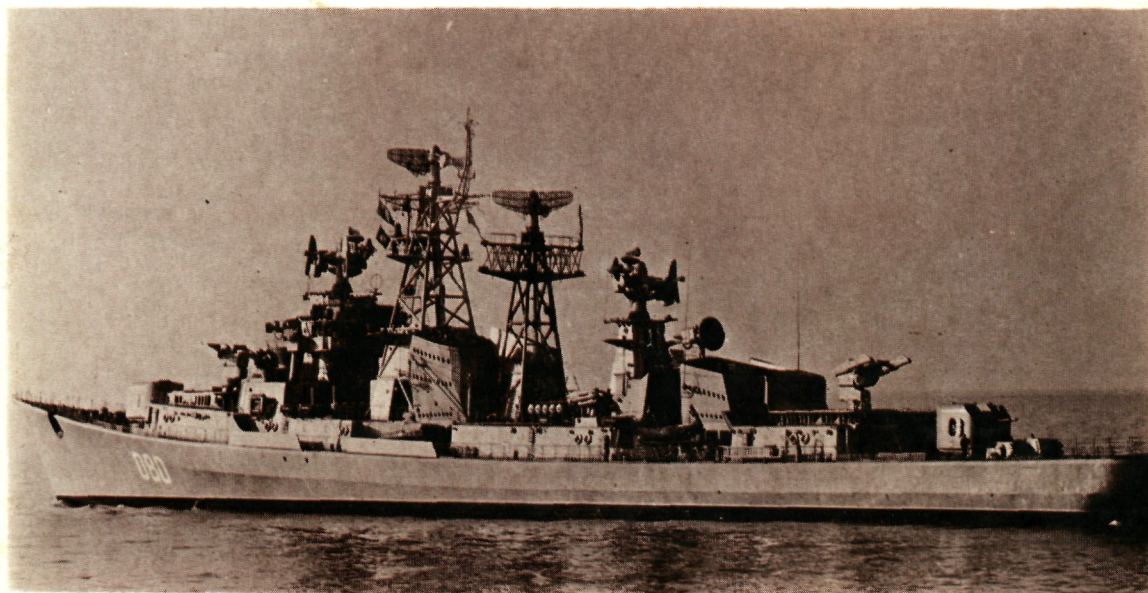


NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - juillet '70 juli - revue maritime bimestrielle



DESTROYER LANCE-MISSILES SOVIETIQUE CL. KASHIN

La guerre de demain a commencé hier.

Maritiem panorama

Guadalcanal

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Modelbouw — Modelisme.

Maritieme woordenschat.



3



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
F. Dumont, L. Hoornaert, J. Hardy,
J. Verleyen, H. Rogie, W. Goethals
H. Berkenbosch, V. Segaert G. Gouwy,
C. Adam, Daloze, L. Lanoo, Scarcériaux

Photos - Foto's

R. De Meersman.

Dessins - Tekeningen

D. Dannevoye, J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.
Correspondance, changements d'adresse
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 Société Générale de Banque
Oostende - C.P.T.: 40 07 79 Neptunus.

P.R. 1755 - Generale Bankmaatschappij
Oostende - Rek. 40 07 79 Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : J.C. Liénart

Voorzitter :

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, W. Pieters,

R. Prigneaux, V. Segaert,

A. Van den Driessche, J. Arys,

E. Van Haverbeke



sommaire

inhoud

à vous, amis lecteurs... j.c. liénart
aan u, vriend lezer...

la guerre de demain a commencé hier
j.c. liénart

l'accroissement de la puissance navale
soviétique et ses conséquences

activités navales soviétiques dans
l'atlantique (1960-1969)

les vedettes lance-torpilles soviétiques
attaquent

ce qu'on pense des marins soviétiques
ce que pensent les marins soviétiques

guadalcanal - deel 2 l. lanoo

maritiem panorama

la vie maritime

h. rogie

congo waterways capt. m. piret

50 ans après - activité navale belge 14-18
j. verleyen

modelbouw - maquettisme c. adam, daloze
bundesmarine j. de ridder

les amiraux, capitaines et corsaires de belgique
j.c. liénart

woorden uit de zeemanskist - de valreep
j. dreesen

bibliographie - tijdschriften en boekenschouw
e.a. van haverbeke

de zeemacht - la force navale
de reserve - la réserve rédaction
nieuwsjes - nouvelles redactie
ereabonnements - abonnements d'honneur

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
J. C. Liénart, H. Serruyslaan 14 - 8400 Oostende

Nr 3 - 1970

BOELWERF

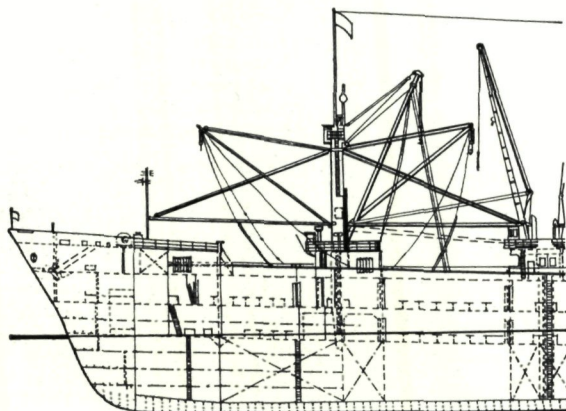
N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

**Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE
GRAMME", het visserijwachtschip
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers**

**Constructeurs du ketch de recherches
"ZENOBE GRAMME", du garde-pêche
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines
côtiers**



Ladies need special care.

A ship is steel, brass and teak.
 Yet she's every inch a lady.
 A very live one.
 Her crew may call her stubborn,
 cantankerous and contrary
 but only they have this privilege.
 She is the fairest of their ladies
 to be served and respected.

Essomarine® likes to wait
 on the ladies of the sea.
 Your Esso representative,
 throughout the world,
 carefully selects lubricants
 and fuels especially for your ship
 to insure peak performance and protection.
 Give your ships special care.
 Call on Essomarine.



FUELS AND LUBRICANTS

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE « pont »

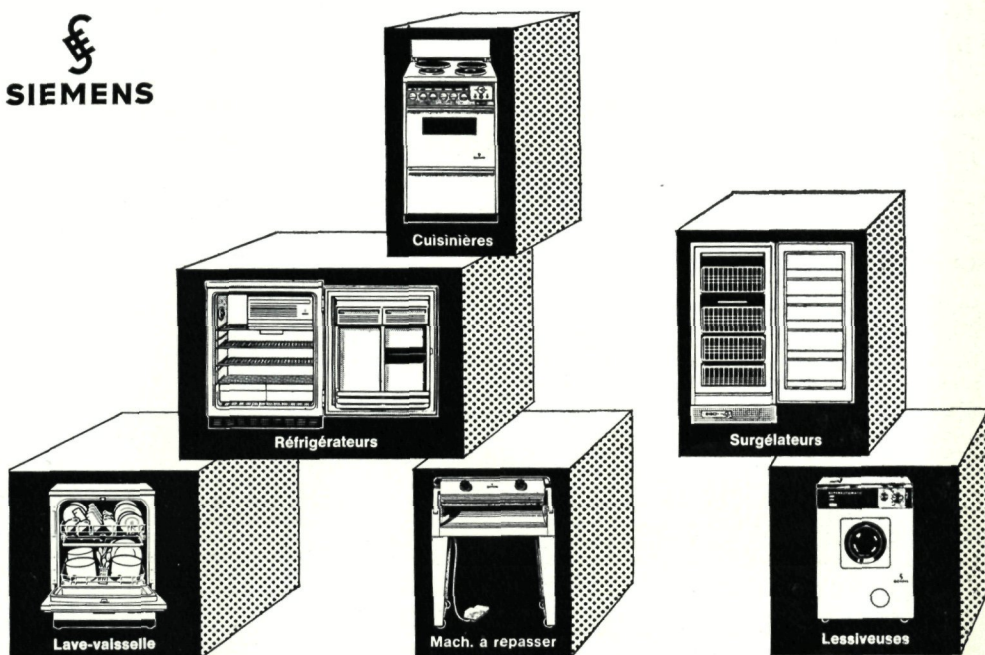
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE « machine »

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° (03) 41.14.80 ext. 378

siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

G.E.T.

GENERAL ENGINEERING & TRADING CO.

AAN BOORD AAN WAL
DE MEEST DOELTREFFENDE APPARATUUR
VOOR CIVIELE EN MILITAIRE TOEPASSINGEN ZOALS :

Zenders — Ontvangers UHF & VHF
Navigatie & Vuurleiding Radar
Automatisatie — Signalisatie
Duplex telefoonoproepposten voor autosnelwegen
Tele-informatie en Tele-signalisatie
Telex-apparatuur
No-break electrogeengroepen
Speciale elektrische kabels
Preventieve brug- en wegdekverwarming tegen ijzelvorming
Syncroliften
Alle engineering problemen

Frankrijklei 70
2000 ANTWERPEN

Tel. : 03/32 42 79
Telex : 32582-Syncro-Antwp-b

"SHOPPING,, in DOVER via de pakketboten van de lijn OOSTENDE-DOVER

☆ Speciale Eendagsexcursiebiljetten naar Dover

Vertrek Oostende : 10.15 u.

Aankomst Dover : 13.40 u.

Vertrek Dover : 17.00 h.

Aankomst Oostende : 20.20 u.

Prijs (heen en terug) Oostende-Dover : 336 fr. (2e klas) - 416 fr. (1e klas).

50 % vermindering voor kinderen van 4 tot 14 jaar.

Inlichtingen, enz. :

- Pakketbotendienst, Oostende.
- Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.



"SHOPPING,, à DOUVRES via les paquebots de la ligne OSTENDE-DOUVRES

☆ Billets spéciaux d'excursion d'un jour à Douvres

Départ Ostende : 10.15 h.

Arrivée Douvres : 13.40 h.

Départ Douvres : 17.00 h.

Arrivée Ostende : 20.20 h.

Prix (aller et retour) Ostende-Douvres : 336 fr. (2e cl.) - 416 fr. (1e cl.).

50 % de réduction pour enfants de 4 à 14 ans.

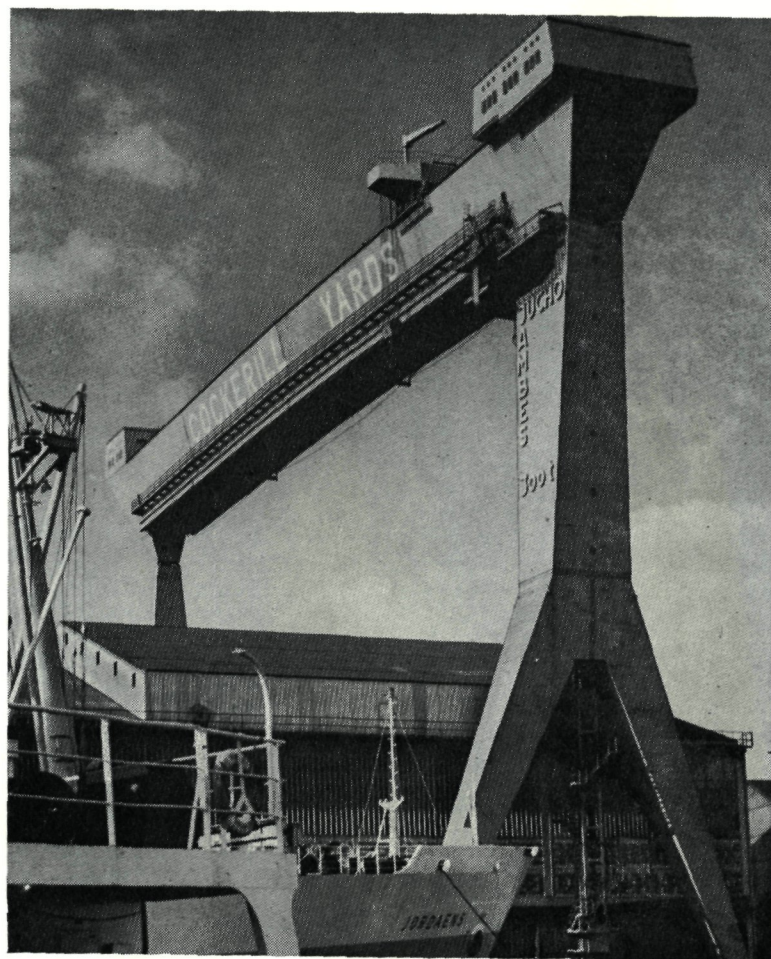
Renseignements, etc. :

- Service des Paquebots, Ostende.
- Gares des Chemins de fer et bureaux de renseignements S.N.C.B.

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲



n.v. cockerill yards hoboken



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen

Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermures de bain et de
douche

Verkoopburelen

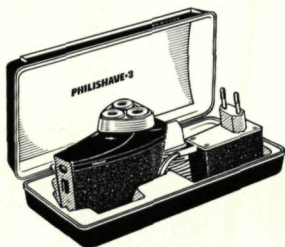
Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
Wavre	tél. 011/255 74

le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

In the



of the City

B E K A E R T

Geschenken
Huishoudartikelen

Ad. Buylstraat, 11

ARTS MENAGERS
Cadeaux

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de belgique
pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de belgische onderofficieren
voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

**United
Bonded
Stores
Dealers n.v.**
S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

**drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak**

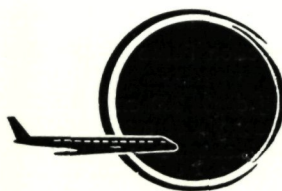
drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.

Voor Uw vakantie
per georganiseerde
vliegtuigreizen
het ganse jaar door

Sunair



- Alle bestemmingen, met verblijf op appartementen of in hotels
- Vliegtuigreizen met speciale Sunair-Jet toestellen
- Vliegtuigreizen per regelmatige lijndiensten van de

SABENA

en alle andere **IATA**-vervoerders.

SPANJE

Mallorca, Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Blanca, Costa Dorada, Kanarische Eilanden, enz.

JOEGOSLAVIE

Opanje, Riviera, Split, Dubrovnik Riviera

ITALIE

Adriatische Riviera, Sardinië, Golf van Napels.

TUNESIE

Hammanet, Djerba, enz...

PORTUGAL

Algarve, Esteril, Cescais, Madeire, enz...

GRIEKENLAND

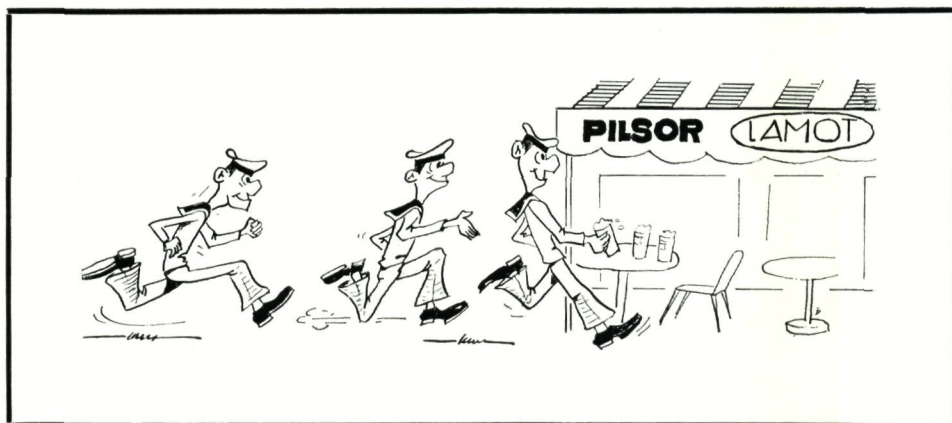
Athene, Kreta, Rhodos, enz...

Wat biedt SUNAIR ?

- Eerste klas hotels en bestendige dienst van **Sunair-Hostessen**
- Uitgezochte 1ste-rangs verblijfplaatsen, hotels en appartementen
- Reizen per Jet-Vliegtuigen
- Gratis Sunair-reiszak
- Minimum prijzen voor een maximum kwaliteit
- Uitgebreide reiskatalogussen in vier kleuren en samengesteld door de meest bekwame vaklui.
- Gratis bagage- en annulatieverzekering

Inschrijvingsmogelijkheden bij alle gevestigde Belgische reisagentschappen.
Vraag inlichtingen bij uw lokaal reisagentschap.

ZON ZONDER ZORGEN met SUNAIR !



EDMOND DEPAIRE S.A.
N.V.



02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

A vous, amis lecteurs...

Nous consacrons une bonne part de ce numéro à la Marine Soviétique : sa signification et nos réactions devant sa puissance.

Pour que nous ayons voulu attaquer un sujet aussi grave et qui doit vous atteindre au milieu de vos vacances et de votre tranquillité comme le ferait un intrus et un casse-pieds, il a fallu que nous y soyons poussés.

Le mois d'août arrivé, les événements du monde ne s'arrêtent pas, hélas, afin de nous laisser en paix rêver béatement à la vie heureuse que nous pourrions mener si dix mois de l'année pouvaient être consacrés aux vacances et deux mois au travail !

A la demande de l'Etat-Major, nous avons remis à plus tard les articles que nous préparions sur la frégate d'Ostende le „NEPTUNUS” (1691) pour vous entretenir de ce grave sujet.

Et si nous avons accédé à ce désir, c'est au fond parce que nous savons bien que dans le cœur de chaque homme qui sommeille officiellement en vacances, il y a l'homme d'action qui ne dort jamais et dont les pensées sans cesse en éveil préparent le grand coup qu'il mijote pour la rentrée ; et que cet homme nous saura gré de n'avoir pas été dupes de son aspect détendu. Nous sommes des marins professionnels, et militaires de surcroît ; notre métier est de veiller sur mer, à notre sécurité, celle d'aujourd'hui et celle de demain ; l'avenir de nos activités maritimes, de notre marine marchande et de ses marins nous préoccupe.

Ce n'est à personne d'autre qu'à nous qu'est confié le soin de la défense sur mer de notre capital maritime, capital que nous voyons croître avec intérêt. Nous avons vu poindre à l'horizon un péril grandissant, une marine qui n'est pas notre alliée, et nous voulons en avertir tout le monde de manière à ce que vous et les autres, les civils et les militaires et aussi l'Etat-Major Général chargé de la Défense Nationale „tout azimuth” c.à.d. non seulement sur les 69 km. de zone d'Allemagne occupés par notre Armée, mais aussi dans l'air et sur la mer, sachiez qu'il est temps d'évaluer correctement ce nouveau péril et de lui consacrer la part de l'effort de défense qui lui convient afin de n'être pas pris de court.

Nous savons bien, nous les marins, qu'à certaine bataille navale c'est la cavalerie qui enleva de haute lutte les navires pris par les glaces, que c'est la cavalerie française qui prit un jour un sous-marin échoué, mais ce que nous savons aussi c'est qu'aucune guerre ne peut être gagnée par celui qui ne possède pas la suprématie sur mer, qu'aucune Nation ne peut survivre si elle ne peut naviguer librement en mer et qu'il faut être fou pour s'attaquer à plus fort que soi.

j.c. liénart

Aan U, vriend lezer...

Een aanzienlijk deel van dit nummer wordt gewijd aan de Sovjetmarine, haar betekenis en onze gedragslijn tegenover haar macht.

Bijzondere redenen hebben er ons toe aangezet dit zwaartillend onderwerp aan te snijden op een ogenblik dat U slechts droomt van vakantie en een wolkenloze hemel !

We zijn helaas noch steeds niet aan de tijd toe waarop het wereldgebeuren stopgezet kan worden in augustus, ten einde ons ongestoord toe te laten stout te dromen van 10 maanden vakantie en 2 maanden werk !

Op verzoek van de Staf zien wij ons aldus genoodzaakt de artikelenreeks over het kapersfregat „NEPTUNUS” (1691) naar later te verschuiven om de plaats te ruimen voor de Sovjetmarine.

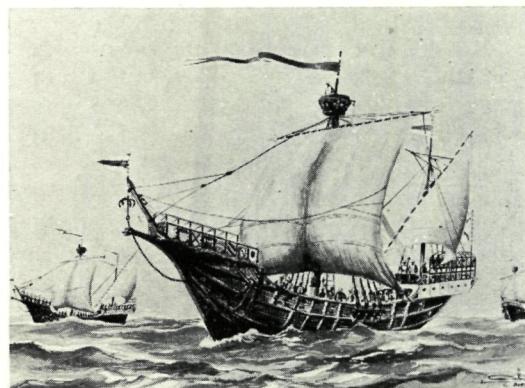
We zijn prompt op dit verzoek ingegaan omdat we wel weten dat onder de mom van de kommerloze vacantienganger de man van actie sluimert die willens nillens plannen smeedt voor na de vakantie. En de aangekondigde artikels zijn bedoeld als voer voor deze man...

Ons beroep vertoont het dubbele aspect van zeeman-strijder, wat ons toelaat te waken op onze maritieme veiligheid, zo vandaag als morgen. Onze bestaansreden ligt inderdaad in de bescherming van onze koopvaardij en haar bemanningen. Ons, en niemand anders, valt de geduchte eer te beurt ons maritiem kapitaal te vrijwaren, kapitaal dat van dag tot dag aangroeit. Ik zeg geduchte eer vooral daar we ten oosten van onze Europese grenzen een kolossale marine zien oprichten door een natie die niet tot onze geallieerden kan worden gerekend. Wij willen dit gevaar aan allen kond doen, opdat allen, marinemensen en burgers en ook gezagdragers van de Generale Staf van Landsverdediging, verantwoordelijk voor onze totale defensie te land, in de lucht en op zee, de ware omvang ervan zouden onderkennen en opdat tijdig de passende inspanningen zouden gedaan worden om dit gevaar te helpen bezweren.

Wij, zeelui, weten dat in een bepaalde zeeslag de cavalerie het pleit won op de vastgevroren schepen ; dat een enkele keer de Franse cavalerie een gestrande onderzeeboot veroverde. Wij weten echter ook dat in de regel geen enkele oorlog kan gewonnen worden zonder het overwicht op zee te bezitten, dat geen enkele natie kan overleven indien ze zich niet vrij op alle zeeën kan vertonen.

Ten slotte weten we nog dat het zinloos is een sterkere dan zichzelf aan te vallen...

't winkeltje la boutique



Wenskaarten

Het enorm succes van de wenskaarten 1970 - totaal uitverkocht - en het aandringen van verscheidene van onze lezers, heeft er ons toe aangezet deze kaarten te herdrukken, met een blanco tussenblad. Dit zal U toelaten deze kaarten voor iedere gelegenheid te gebruiken: gelukwensen, verjaardagen, feestdagen, enz. Voor deze lezers die de kaarten nog niet kennen herhalen wij volgraag de gegevens.

Neptunus heeft beroep gedaan op de kunstenaar C. Adam. De kaarten stellen een reeks zeilschepen voor uit het verleden, uitgevoerd in vierkleurendruk, nl. een „Fluit” van de Koninklijke vloot van Philip II; een „Kogge” van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië; de „Neptunus” een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Compagnie. Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 40 F per reeks.

Cartes de vœux

L'énorme succès des cartes de vœux 1970, exécutées par Monsieur Carlo Adam - stock complètement épuisé - et les commandes toujours constantes de la part de nos lecteurs a incité l'asbl Neptunus à faire réimprimer ces cartes de vœux, qui seront dorénavant accompagnées d'une feuille vierge; ce qui permettra à l'acheteur de les utiliser dans n'importe quelle occasion.

Il s'agit donc d'une série de quatre magnifiques voiliers du passé, exécutée en quadrichromie; notamment d'une „Flute” de la flotte Royale de Philippe II; d'un „Kogge” de l'Escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne; du „Neptunus”, une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée „Compagnie d'Ostende”. Cette série de cartes peut être commandée chez Neptunus, au prix de 40 francs.

CARTES DE VŒUX 1971

Vu le succès des cartes de vœux 1970, dues au talent de Monsieur Carlo Adam, l'ASBL Neptunus a le plaisir de vous annoncer la parution prochaine d'une nouvelle série.

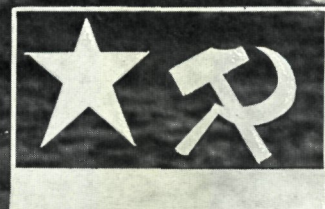
Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont le Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.

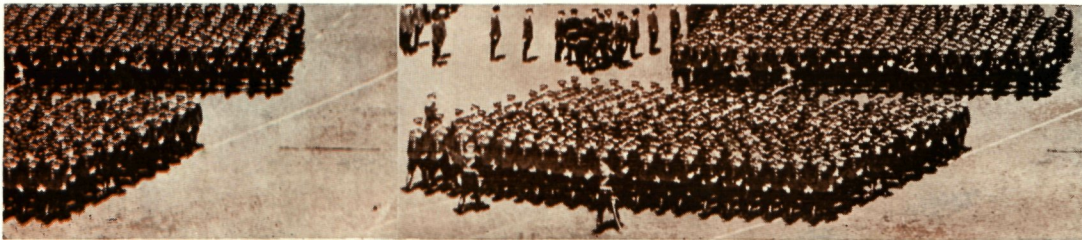
WENSKAARTEN 1971

Gezien het enorm succes van de wenskaarten 1970, ontworpen door de kunstenaar C. Adam heeft de v.z.w. Neptunus het genoegen U nu reeds de verschijning aan te kondigen van een nieuwe reeks.

Deze wenskaarten stellen de Zinnia, de Godetia een groep HSI en een groep MSC's voor.

LA GUERRE DE DEMAIN A COMMENCE HIER





La

„ Tout potentat qui n'a qu'une armée n'a qu'un bras,
Il en a deux, s'il possède une Marine ”.

Tsar Pierre 1er le Grand.

La guerre de demain a commencé hier.

On n'a jamais tant entendu parler de Paix qu'à cette époque, où au cours de ces dernières 25 années, l'Humanité a connu plus de guerres qu'à aucune autre époque de son histoire (*).

Chacun proclame son désir de Paix, sa volonté de Paix, et chaque Nation pourtant se croit ou se prétend menacée.

A chaque accroissement des armements qui découle de cette crainte, correspond un accroissement équivalent de l'armement de tous.

Conscients de leur faiblesse, les petits pays tels le nôtre se joignent à d'autres qui lui sont proches par affinité, sympathie, mode de vie et d'expression et forment un bloc qui devient puissant.

Puissance est synonyme d'impérialisme aux yeux des uns, et donc source de danger et provoque par réflexe d'auto-défense, des réactions similaires accompagnées de menaces, de protestations, et de déclarations de pureté d'intention, de bonne foi, de désir de protéger la paix.

Spirale infernale, course aux armements, escalade on ne sait qu'inventer pour définir le processus irréversible qui s'est déclenché.

Il n'y a pas plus d'espoir, d'ailleurs, de pouvoir découvrir la Nation qui s'est rendue coupable d'avoir commencé ce jeu diabolique, qu'il n'y a de chance en remontant de poule en œuf et d'œuf en poule, de découvrir celui ou celle qui en fut l'origine.

A qui veut, pour la paix de sa conscience, découvrir „ celui qui a le bon droit pour soi ”, il ne reste qu'à examiner avec objectivité ce qui est réalisé à l'aide de cet armement qui s'accumule de part et d'autre des frontières.

(*) Depuis la 2ème Guerre Mondiale plus de 50 guerres locales ayant causé des millions de morts.

j.c. liénart

guerre de demain a commencé hier...

En quelques mots et à notre grande édification, nous pouvons étaler le bilan suivant. En 1939, la Russie Soviétique est l'alliée de l'Allemagne hitlérienne. En 1941, la Russie attaquée, change de camp, devient l'alliée des Américains et des Britanniques pour prendre des distances sitôt l'Allemagne battue, et devenir franchement hostile à ses anciens alliés.

Non contente d'asseoir avec brutalité son hégémonie économique et politique sur les peuples d'Europe qu'elle a libérés de l'occupation nazie, la Russie s'introduit par le biais de son idéologie dans les pays de faible niveau de civilisation, y provoque des révolutions, fournit les armes à l'opposition, entraîne ses leaders et fait basculer du côté du monde communiste sans tirer un coup de fusil ni sans perdre un soldat, plus de territoires, depuis 1947, qu'aucun pays colonialiste n'en possédait avant la dernière guerre.

La Russie Soviétique est ouvertement pour la Paix et contre la guerre, excepté celle qu'elle baptise du nom de „guerre de libération nationale” ! celle qui fait basculer les nations avec son aide dans son camp. Malheur au peuple qui lui résiste et lui résistera. La Hongrie, la Tchécoslovaquie furent de merveilleux terrains de manœuvres où l'Occident put à merveille se rendre compte de l'efficacité de la politique soviétique et de son bras qui est son Armée.

Sur le plan intérieur, les choses ne vont pas mieux. La coexistence pacifique, modus vivendi adopté par l'Est et l'Ouest, qui implique pour chaque peuple le droit sacré à l'indépendance et à la souveraineté, ressemble à un jeu dont les règles ne seraient pas les mêmes pour les deux adversaires, à l'exception d'une seule qui est : „Tu n'en viendras pas aux mains directement toi-même”.

L'objectif du jeu : la Paix, pour l'Est cela signifie gagner l'Occident à l'idéologie communiste sans faire la guerre, pour l'Ouest cela signifie garantir la liberté à tous ses partenaires.

Dès le début du jeu, les Soviétiques installent dans le clan de leurs adversaires des agents idéologiques qui y forment des partis politiques et créent des foyers d'agitation et de subversion, ce que l'Occident accepte naïvement au nom de ce qui est sa règle du jeu no 1 : la liberté d'expression, la liberté de pensée, la liberté de réunion. Mais l'Est lui, n'admet en aucune façon que l'Occident puisse installer chez lui ou chez ses satellites des agents qui créeraient un mouvement politique opposé à ses vues communistes.

Combien n'a-t-on pas vu de diplomates occidentaux et de simples employés obscurs et sans grade expulsés pour avoir émis des opinions qui étaient contraires à celles admises par le régime dictatorial des Soviétiques.

Le monde communiste ne connaît qu'un seul parti, le parti du Pouvoir.

A ce jeu, on a vu par exemple, flamber en Occident, une à une et quasi en même temps, et répondant à un mot d'ordre de l'Est, les principales universités.

Les journaux du monde occidental sont remplis de compte-rendus habiles venant de l'Est et ce au nom de ce que nous appelons objectivité et largeur de vues.

La propagande subversive s'infiltré partout et le plus facilement auprès des braves gens qui sont émus par les violences et sont pour la douceur, ceux qui sont pour la charité, ceux qui ont le cœur plein de compassion.

Leurs sentiments admirables sont odieusement exploités par les agitateurs professionnels pour secouer l'édifice des Patries.

La Russie soviétique feignant alors de croire à un appel-au secours de libérateurs populaires s'autorise à intervenir dans ce qu'elle appellerait les affaires intérieures de l'Etat, si l'Occident devait oser faire la même chose chez elle.

L'Est ne se cache pas d'ailleurs de **jouer le jeu** avec des règles qui lui sont propres quand il dit : „Qu'elles sont vaines les tentatives de l'Ouest de mettre en doute le droit des peuples à la lutte armée pour se libérer sous le prétexte que celle-ci aboutirait au renversement de gouvernements constitutionnels légalement élus.

En réalité, disent les Soviétiques, les révolutions, sous quelque forme qu'elles se produisent se passent de la permission d'autorités quelles qu'elles soient.

Elles sont le résultat objectif et **inévitables** de la société capitaliste, il n'est donné à personne de les empêcher". Colonel E. Dolgoplov.

A bon entendeur salut !

A la conférence internationale des partis communistes tenue à Moscou en 1969, on a pu entendre que :

Notre époque est celle du passage du capitalisme au socialisme, le mouvement révolutionnaire mondial poursuit son offensive, le rapport des forces reste en sa faveur.

L'objectif du jeu soviétique est en vue, la règle est respectée puisque :

La puissance économique, politique et militaire grandissante, la politique extérieure de l'Union Soviétique et des autres pays socialistes, l'activité de tous ceux qui se battent pour l'affranchissement social et national, la vaste ampleur des mouvements de défense de la paix ont empêché la guerre.

Sur mer, la Russie, qui depuis des siècles a été considérée comme étant une Nation Continentale, quels qu'aient été les efforts déployés autrefois par le tsar, Pierre 1er le Grand qui fit tout pour lui faire prendre rang parmi les nations maritimes, est maintenant entrée dans la voie de l'expansion maritime. Les efforts qu'elle déploie dans ce domaine ont donné des résultats qu'on peut qualifier d'ahurissants.

Sa flotte marchande a doublé depuis 1960 ; elle est passée de la 11ème à la 6ème place dans la hiérarchie du tonnage mondial avec plus de 15 millions de tonnes ; en nombre d'unités (3.000) elle dépasse la flotte marchande américaine.

S'accroissant d'une manière spectaculaire de 100 unités par an (pour 16 aux USA), on s'attend à ce qu'elle atteigne les 20 millions de tonnes en 1980.

A quoi lui sert cette marine marchande énorme ? A assurer ses propres transports bien sûr, et ceux des pays qui lui sont devenus alliés, mais encore à accaparer par tous les moyens, dumping économiques compris, le marché du transport maritime mondial dans lequel elle se taille la part du lion.

C'est dès 1933 que démarre son effort pour se constituer une machine de guerre sur mer : une marine, constituée d'excellents navires et d'excellents marins.

Cette Marine est devenue aujourd'hui de loin plus importante que ce que les besoins normaux de sa défense exigeraient.

Elle est devenue, tout comme ses forces de terre l'ont été pour la Tchécoslovaquie, le bras puissant de sa politique extérieure ; elle est le symbole omniprésent de sa force, le signe rassurant de la protection qu'elle peut offrir, loin, même très loin de chez elle, à ses alliés et à ceux qui pourraient le devenir.

Qu'on songe qu'Hitler, possédait au plus fort de la guerre 40-45 une force de 56 sous-marins. Avec eux l'Allemagne eut la maîtrise absolue de l'Océan Atlantique, de la Baltique, de la Mer du Nord et de la Méditerranée. Ces 56 sous-marins ne représentent pas le dixième de ce que les Soviétiques possèdent aujourd'hui !

Nous pouvons dire alors, en paraphrasant Pierre 1er le Grand, que la puissance soviétique qui ne possédait autrefois qu'une armée, n'avait qu'un bras, et qu'elle en a deux maintenant qu'elle possède une Marine. Et ce bras qui est celui de sa politique, nous le voyons s'allonger au dessus des océans toujours plus loin, toujours plus fort.

Que l'apparition de ce nouveau péril soit pour nous un appel à la vigilance, une exhortation à mieux nous préparer, à être plus forts et plus déterminés, sachant que par la force même de notre détermination nous garderons intacte la Liberté de notre peuple, nous aiderons à lui garantir le mode de vie pour lequel il a combattu depuis l'aube de la civilisation et avec sa liberté, le respect de sa personne, de son individualité et de sa pensée, le droit de se choisir son gouvernement, d'être fidèle à son Roi et d'adorer son Dieu.

Capitaine de Frégate J. C. LIENART.



L'accroissement de la puissance navale soviétique et ses conséquences

La prédominance croissante des forces navales soviétiques sur toutes les mers du monde constitue un défi d'une importance considérable aux puissances maritimes occidentales. Il est évident que la volonté soviétique de créer une marine de haute mer entièrement moderne devrait rendre l'OUEST de plus en plus conscient de l'importance que revêt la puissance maritime dans les événements mondiaux. Toutefois, cette prise de conscience ne semble pas lui avoir fait comprendre réellement qu'il est indispensable de développer et d'utiliser la puissance maritime pour le bien du monde occidental.

La flotte soviétique d'aujourd'hui.

La Marine soviétique est actuellement la deuxième marine de guerre au monde ; elle sera sous peu la première. Elle est forte de 1.575 navires de guerre.

Le nombre total de ses sous-marins se situe entre 350 et 385, soit plus du double des sous-marins américains en service.

Elle possède plus de 100 sous-marins dotés de missiles.

Environ 40 unités sont équipées pour lancer des missiles balistiques, les plus anciens 2 ou 3, les plus récents 16 par sous-marin.

La portée de ces missiles est de 350 à 700 nautiques pour les anciens et de 1200 à 1500 nautiques pour les plus modernes.

Quelque 60 sous-marins sont dotés de 2 à 8 missiles aérodynamiques surface-surface d'une portée de 300 nautiques. Ces missiles sont conçus essentiellement pour les attaques contre les bâtiments de surface ennemis mais peuvent aussi être utilisés contre des objectifs côtiers.

Le nombre des sous-marins à propulsion nucléaire atteint presque 80.

Une grande partie des sous-marins sont affectés aux flottes du NORD et du PACIFIQUE. Ainsi les Soviétiques réduisent le risque de voir ces bâtiments bloqués dans la BALTIQUE ou la MER NOIRE en cas de guerre.

La flotte de surface soviétique comprend actuellement 2 croiseurs porte-hélicoptères de chasse anti-sous-marine armés en outre de missiles surface-air.

24 croiseurs dont 9 armés de missiles surface-surface et surface-air, 100 destroyers, 110 escorteurs, 260 escorteurs côtiers, 120 vedettes rapides armées de 2 à 4 missiles surface-surface à courte portée (20 nautiques), 300 vedettes lance-torpilles, 150 bâtiments de débarquement et tout un assortiment de dragueurs de mines, de bâtiments auxiliaires et de soutien.

L'aéronavale soviétique compte 980 appareils dont 360 bombardiers moyens porteurs de missiles air-surface à grande portée (100 à 120 nautiques).

Tous ces appareils sont basés à terre à l'exception des hélicoptères embarqués sur les 2 croiseurs porte-hélicoptères.

Les seuls points où la Marine soviétique demeure inférieure à celle des ETATS-UNIS sont l'absence de porte-avions et par conséquent de couverture aérienne au large, et un certain retard au point de vue lutte anti-sous-marine.

Retard technologique qui va s'amenuisant rapidement. Par contre la flotte soviétique est moderne : 99 % de ses navires ont moins de 20 ans, 30 % seulement des navires américains peuvent en dire autant...

Nous donnons ci-dessous, à titre comparatif, la production annuelle (estimation 70-71) des sous-marins russes et américains :

	URSS	USA
Sous-marins nucléaires lance-missiles balistiques	7	—
Sous-marins nucléaires d'attaque	7	3
Sous-marins conventionnels d'attaque	7	—

Cette disproportion est énorme, et l'est en réalité encore plus, car ces chiffres sont trompeurs. En effet, il convient de considérer le problème sous l'angle du rapport sous-marins (URSS) - escorteurs (OTAN) et non les rapports sous-marins-sous-marins. Si l'on sait, qu'il faut en moyenne 3 escorteurs pour venir à bout d'un seul sous-marin, il faudrait que l'ensemble des pays alliés disposent d'environ 1100 escorteurs et chasseurs de sous-marins et qu'ils en construisent 65 par an. Or, nous voyons que le total des escorteurs existants est de 870 et que tous les pays OTAN ensemble n'en ont construit en 1969 que 20.

Les effectifs de la marine russe.

La marine russe compte environ 475.000 hommes dont :

- 160.000 embarqués ;
- 270.000 services généraux à terre ;
- 30.000 aéronavale ;
- 15.000 fusiliers-marins.

A titre indicatif, les effectifs des principales marines occidentales sont :

USA	715.000	FRANCE	69.000
auxquels il faut ajouter 290.000 fusiliers-marins ou „Marines”		ITALIE	40.000
		RFA	37.000
GRANDE-BRETAGNE	86.000	PAYS-BAS	20.000

L'Organisation de la marine soviétique.

Les fonctions du Commandant en Chef de la Marine pourraient s'apparenter à celles d'un Secrétaire d'Etat.

Il est responsable, en temps de paix, de la mise en condition matérielle des forces navales et aéronavales et de leur entraînement.

Il est secondé dans sa tâche par le Conseil Militaire de la Marine qui réunit les responsables des grandes directions et par son premier suppléant. Celui-ci est en fait le Chef d'Etat-Major ; il est responsable du déroulement des opérations navales préconisées par l'Etat-Major principal de l'Armée et de la Marine.

Le second adjoint direct du Commandant en Chef est l'adjoint pour les questions politiques.

L'Etat-Major comprend les directions suivantes : affaires générales ; infrastructures, entraînement, constructions, armements, aviation navale, défense côtière, services logistiques.

Aux échelons subordonnés se trouvent les „Flottes” :

- la Flotte du NORD (ARCTIQUE) - QG à MOURMANSK ;
- la Flotte de la BALTIQUE - QG à KALININGRAD (KOENIGSBERG) ;
- la Flotte de la MER NOIRE - QG à SEBASTOPOL ;
- la Flotte du PACIFIQUE - QG à VLADIVOSTOK ;
- les „flotilles” de la CASPIENNE, du DANUBE, de l'AMOUR, du KAMTCHATKA.

L'organisation à l'échelon „Flotte” ressemble à celle du haut commandement naval.

Le Cdt en Chef de la flotte est installé à terre où il est assisté par un Conseil Militaire et secondé par un état-major et un premier adjoint.

Au point de vue opérationnel, il a cinq grands subordonnés :

- le commandant des forces de surface ;
- le commandant des sous-marins ;
- le commandant de l'aviation navale ;
- le commandant de la défense côtière ;
- le commandant de l'infanterie de marine.

La défense côtière actionne d'une part les unités navigantes de garde-côtes (OVR) groupés par districts s'appuyant sur les bases navales principales et d'autre part les unités à terre d'artillerie de côte et de missiles de défense côtière (type SAMLET d'une portée de 50 nautiques et type SHADDOCK de 300 nautiques).

Depuis peu, l'Escadre de MEDITERRANEE a à sa tête un Contre-Amiral, embarqué soit sur un croiseur, soit sur un ravitailleur de sous-marins.

D'autre part, il arrive maintenant qu'un Commandant en Chef de Flotte soit embarqué à l'occasion d'un grand exercice ou lors d'une visite importante faite à un port étranger (exemple : visite à ALEXANDRIE en avril avec le Commandant en Chef de la flotte de la

MER NOIRE. et à CHERBOURG en mai dernier avec le Commandant en Chef de la flotte de la BALTIQUE).

Les marins

La durée du service des miliciens est de 3 ans pour les embarqués et de 2 ans pour le personnel à terre et l'aéronavale. Cependant, les sous-mariniers continueraient à faire 4 ans comme auparavant.

Les candidats officiers sont, pour beaucoup, issus des écoles „NAKHIMOV" où entrés à l'âge de 11-12 ans, ils y suivent les cours durant 6 années.

Après quoi, la formation d'officiers de marine s'acquiert dans les académies navales dont la plus connue est l'académie „FROUNZE" à LENINGRAD. La durée des cours y est de 4 ans.

Les cours supérieur d'Etat-Major sont donnés dans les académies navales „ORDRE DE LENINE" et „KRYLOV".

L'instruction des matelots est assurée au sein des différentes flottes, elle comprend un stade primaire de 4 mois suivi d'un embarquement ou d'un cours de spécialisation.

A la fin du service, le milicien passe à la réserve ou a la possibilité de signer un rengagement et de suivre une formation de sous-officier.

Navires Soviétiques

Passons en revue les types de bâtiments qui composent la Marine Soviétique (*).

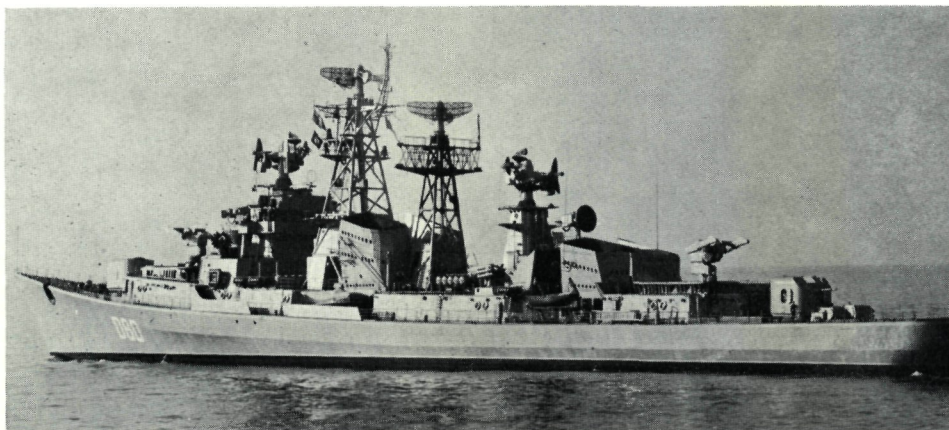
Les sous-marins nucléaires récents

- Classe „Y" : analogues aux POLARIS américains et armés de 16 missiles balistiques d'une portée comprise entre 1200 et 1500 nautiques.
- Classe „C" : armés de missiles aérodynamiques mer-mer à courte portée d'un type nouveau.
- Classe „V" : armés vraisemblablement de torpilles.

(*) Les noms et lettres donnés aux classes de bâtiments sont ceux qui sont attribués par l'OTAN à ces navires, les russes ont bien entendu leur propre classification.

CROISEUR CL. SVERDLOV





DESTROYER LANCE-MISSILES CL. KASHIN

Les sous-marins nucléaires plus anciens

- Classe „H” : armés de 3 missiles balistiques d'une portée de 350 à 700 nautiques (10 unités).
- Classe „E” : armés de 6 à 8 missiles aérodynamiques surface-surface d'une portée maximale de 300 nautiques (30 unités).
- Classe „N” : armés de torpilles (15 unités).

Les sous-marins conventionnels (diesel)

- Classe „G” : armés de 3 missiles balistiques d'une portée de 350 à 700 nautiques (25 unités).
- Classe „Z V” : armés de 2 missiles balistiques de 350 nautiques.
- Classe „J” : armés de 4 missiles aérodynamiques de 300 nautiques (15 unités).
- Classe „W” modifiée : armés de 2 à 4 missiles aérodynamiques de 300 nautiques.
- Classe „F” et classe „Z” : à grand rayon d'action, armés de torpilles (60 unités).
- Classes „W” et „R” : à moyen rayon d'action, armés de torpilles (165 unités).
- Classe „Q” : à court rayon d'action, armés de torpilles (15 unités).

Les croiseurs porte-hélicoptères

- Classe „MOSKVA” (2 unités)
Déplacement : 15.000 tonnes
Armement : 2 rampes doubles pour missiles surface-air
1 rampe double pour missiles ASM probables
2 lance-roquettes ASM
Torpilles ASM
15 à 20 hélicoptères ASM „HORMONE”
2 tourelles doubles de 57

Les croiseurs lance-missiles

- Classe „KRESTA” (5 unités)
Déplacement : 6000 tonnes
Armement : 2 rampes doubles pour missiles surface-air
4 tubes pour missiles surface-surface
2 tourelles doubles de 57
4 lance-roquettes ASM
10 tubes lance-torpilles

- Classe „KYNDA " (4 unités)
Déplacement : 6000 tonnes
Armement : 1 rampe double pour missiles surface-air
8 tubes pour missiles surface-surface
2 tourelles doubles de 85
2 lance-roquettes ASM
6 tubes lance-torpilles

Les croiseurs conventionnels

- Classe „SVERDLOV " (12 unités) (du nom du croiseur Sverdlov)
Déplacement : 16.000 tonnes
Armement : 4 tourelles triples de 152
6 tourelles doubles de 100
16 affûts doubles de 37
10 tubes lance-torpilles
Remarque : 1 unité a été équipée d'une rampe double pour missiles surface-air en lieu et place d'une tourelle de 152.
- Classe „CHAPAYEV " (2 unités)
Déplacement : 11.500 tonnes
Armement : 4 tourelles triples de 152
4 tourelles doubles de 100
12 affûts doubles de 37
- Classe „KIROV " (1 unités)
Déplacement : 9000 tonnes
Armement : 3 tourelles triples de 180
6 tourelles simples de 100
9 tourelles doubles de 37

Les destroyers lance-missiles

- Classe „KASHIN " (14 unités)
Déplacement : 5000 tonnes
Armement : 2 rampes doubles pour missiles surface-air
2 tourelles doubles de 85
4 lance-roquettes ASM
5 tubes lance-torpilles
- Classe „KANIN " (3 unités)
Déplacement : 3600 tonnes
Armement : 1 rampe double pour missiles surface-air
2 affûts quadruples de 57
3 lance-roquettes ASM
10 tubes lance-torpilles
- Classe „KRUPNY " (5 unités)
Déplacement : 3600 tonnes
Armement : 2 rampes pour missiles surface-surface
4 affûts quadruples de 57
2 lance-roquettes ASM
6 tubes lance-torpilles
- Classe „KILDIN " (4 unités)
Déplacement : 3000 tonnes
Armement : 1 rampe pour missiles surface-surface
4 affûts quadruples de 57
2 lance-roquettes ASM
6 tubes lance-torpilles
- Classe „KOTLIN SAM " (8 unités)
Déplacement : 2850 tonnes
Armement : 1 rampe double pour missiles surface-air
1 tourelle double de 130
3 affûts quadruples de 57
2 lance-roquettes ASM
5 tubes lance-torpilles

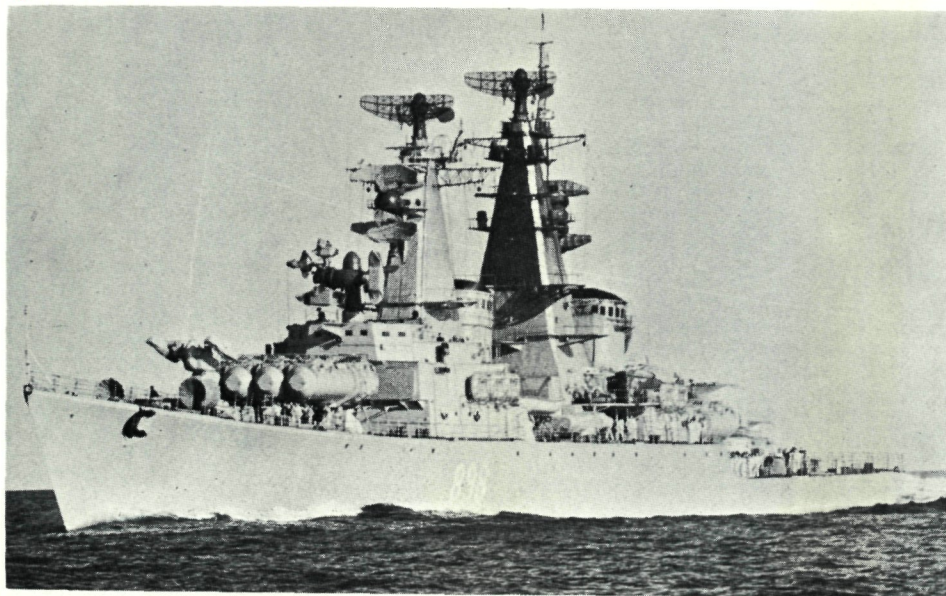


▲ Destroyer cl. KOTLIN

▼ Escorteur cl. RIGA



▼ Croiseur lance-missiles cl. KYNDA





▲ Chasseur de sous-marins cl. SO-1

Les destroyers conventionnels

- Classe „KOTLIN ” (22 unités)
Déplacement : 2850 tonnes
Armement : 2 tourelles doubles de 130
4 affûts quadruples de 57
2 lance-roquettes ASM (pas tous)
5 à 10 tubes lance-torpilles
- Classe „SKORY ” (40 unités)
Déplacement : 2300 tonnes
Armement : 2 tourelles doubles de 130
1 tourelle double de 85
4 affûts doubles de 37 ou 5 pièces de 57
2 lance-roquettes ASM (pas tous)
5 à 10 tubes lance-torpilles

Les escorteurs

- Classe „RIGA ” (50 unités)
Déplacement : 1200 tonnes
Armement : 3 tourelles simples de 100
2 affûts doubles de 37
2 lance-roquettes ASM (pas tous)
3 tubes lance-torpilles
- Classe „PETYA ” (35 unités)
Déplacement : 1000 tonnes
Armement : 2 tourelles doubles de 85
2 à 4 lance-roquettes ASM
5 à 10 tubes lance-torpilles ASM
- Classe „MIRKA ” (20 unités)
Déplacement : 1000 tonnes
Armement : 2 tourelles doubles de 85
4 lance-roquettes ASM
5 tubes lance-torpilles

Petites unités

- Escorteurs côtiers (260 unités), classes „POTI ”, „SO-1 ” et „KRONSTADT ”
- Dragueurs de mines (300 unités), classes „T58 ”, „T43 ”, „YURKA ”, „VANYA ”, „SASHA ” et „T301 ”
- Vedettes lance-missiles (120 unités), classes „OSA ” et „KOMAR ”
- Vedettes lance-torpilles (300 unités), classes „P10 ”, „P6 ”, „P4 ” et „SHERSHEN ”.

Les opérations navales et les manœuvres des flottes soviétiques.

Autrefois, les activités navales de l'URSS se limitaient pratiquement à ses eaux territoriales et servaient principalement à assurer l'appui des forces terrestres.

Aujourd'hui, s'étant résolument „océanisée", la Marine soviétique se déploie de façon systématique sur toutes les mers du globe.

Des sous-marins à propulsion nucléaire ont effectué le tour du monde en 1966 ; depuis 1964, une escadre sans cesse renforcée, patrouille en permanence en MEDITERRANEE ; depuis 1968, une présence constante est assurée en OCEAN INDIEN par une force composée d'un croiseur lance-missiles, un destroyer lance-missiles et quelques sous-marins. De plus, la Marine est devenue un merveilleux moyen de propagande pour le Kremlin ; en effet, le nombre de visites effectuées dans les ports de pays asiatiques (INDE, PAKISTAN, IRAN, IRAK, ...), africains (RAU, SYRIE, NIGERIA, KENYA, ETHIOPIE, SOMALIE...) et même américains (CUBA) ne se comptent plus.

Au mois d'avril de cette année, s'est déroulé le plus grand exercice naval que la flotte soviétique ait jamais pratiqué.

Cet exercice a vu la participation des flottes du NORD, de la BALTIQUE et du PACIFIQUE. En ce qui concerne l'EUROPE, on a repéré du 15 avril au 2 mai 70 dans la MER DU NORD et les approches de l'EUROPE OCCIDENTALE (GRANDE-BRETAGNE, NORVEGE, DANEMARK, GOLFE DE GASCogne) une centaine d'avions par jour qui ont collaboré avec une centaine de navires de tous types, dont :

- une trentaine de bâtiments de combat ;
- dix sous-marins nucléaires ;
- quinze sous-marins conventionnels ;
- une cinquantaine de bâtiments auxiliaires.

De quoi est elle capable ?

Armée comme elle l'est, la flotte soviétique peut par surprise et à l'instant où elle le voudra :

- Lancer une attaque nucléaire simultanée contre un certain nombre de villes côtières des USA tant de l'ATLANTIQUE que du PACIFIQUE.
- Lancer une attaque nucléaire, au moyen de missiles balistiques contre des objectifs d'EUROPE OCCIDENTALE en prenant la défense aérienne occidentale à revers. Des missiles aérodynamiques pourraient aussi être utilisés contre des cibles côtières.
- S'attaquer avec succès aux flottes de porte-avions américains ayant pour mission de soutenir les opérations terrestres en EUROPE.
- En quelques mois d'attaques sous-marines, détruire la plus grande partie de la flotte marchande alliée, de sorte que le ravitaillement de l'EUROPE soit devenu impossible (Capacité de frappe sous-marine soviétique : 5 à 10 % de la flotte marchande occidentale par semaine).

Escorteur cl. PETYA



Du train où vont les choses sur mer, c.à.d. du fait du retrait progressif de la flotte américaine et de l'augmentation rapide du nombre de navires soviétiques en service, les plus hautes autorités de l'OTAN estiment qu'en 1975, les Soviétiques auront pris aux Occidentaux la maîtrise de l'ATLANTIQUE et de la MEDITERRANEE. Cela veut dire que ce seront eux qui auront la possibilité de faire ce qu'ils voudront quand ils le voudront.

DIVERGENCE PROFONDE ENTRE CIVILS ET MILITAIRES

C'est à ce stade de l'étude que surgit entre civils et militaires une profonde divergence de vues. Les dirigeants politiques de la nation devront en tenir compte judicieusement, ce qui est extrêmement difficile.

Ayant pris connaissance des moyens de l'adversaire, le civil tente d'apprécier sur la base des renseignements politiques et diplomatiques qu'il reçoit, l'usage que cet adversaire (potentiel) en fait ou compte en faire ; et il conclut que pour l'instant, l'URSS ne met pas en danger la paix du monde et que tout porte à croire qu'elle ne tentera pas de se mesurer militairement dans un conflit direct avec les Occidentaux. Il estime donc que l'effort militaire ne doit être à la mesure que des intentions adverses croyables et reconnues.

Cette thèse n'est valable que jusqu'au moment où l'adversaire modifie brusquement ses intentions.

Le militaire, par contre, fait sur la base de la somme des forces de l'adversaire, l'inventaire des actions que celui-ci est capable d'entreprendre. Il en déduit la quantité de moyens dont nous avons besoin, non pas tant pour contrer toutes les actions possibles de l'adversaire, mais surtout, dans la stratégie moderne pour **l'empêcher de nous acculer à des actions que vous ne voulons pas entreprendre**, par exemple, une guerre nucléaire prématurée.

Le militaire estime que nos moyens doivent être à la mesure de ce que l'adversaire peut faire et non de ce qu'il aurait temporairement l'intention de faire. Car il est évident qu'une fois les moyens militaires mis sur pied, il est facile de modifier l'emploi que l'on en fait ou que l'on désire en faire.

Les militaires admettent bien volontiers que la flotte soviétique ne menace pas la paix du monde aujourd'hui, mais ils constatent qu'elle a les moyens de changer le cours des choses à n'importe quel moment choisi par elle. Nous devons donc avoir à tout moment, les forces nécessaires pour empêcher ce changement dans l'équilibre précaire de la paix.

LA BELGIQUE ET LA GUERRE SUR MER

Les intérêts maritimes belges

Notre pays vit de la transformation industrielle et qui plus est, et ce malgré les progrès de l'Europe agricole, son approvisionnement en céréales dépend d'outre-mer.

En effet, le volume global de nos importations et exportations était en 1969 d'environ 180 millions de tonnes, dont la moitié, soit 90 millions, transitaient par mer (ANVERS-GAND-ZEEBRUGGE).

Il est donc faux de dire que nos intérêts maritimes sont proportionnels à la longueur de notre côte. Ces 5 à 6 % de frontières maritimes totalisent 50 % de notre commerce extérieur. Cette liberté de commercer par voie maritime avec des clients de notre choix est donc pour nous matière vitale.

Plus grave encore, il ressort des calculs du Ministère des Affaires Economiques que la vie même de la population belge en temps de guerre ou de crise, requiert l'importation journalière par voie maritime de 7.700 tonnes de marchandises générales de première nécessité, de 7.500 tonnes de grains, nitrates et matières semblables, de 40.000 tonnes de charbons et minerais et de 40.000 m3 d'hydrocarbures, soit environ 100.000 tonnes par jour, c.à.d. un convoi journalier de 10 navires.

N.B. : Le pays ne pourra vivre sur ses stocks que pendant quelques semaines, on se rappellera l'affaire de Suez.

L'impossibilité d'assurer ce ravitaillement journallement, ou l'irrégularité de son arrivage, par suite des actions navales de l'ennemi, aggravées par les conséquences d'opérations militaires sur le continent, nous ramèneraient, sur le seul plan du ravitaillement, aux plus mauvais jours de l'occupation nazie.

Le problème de l'escalade sur mer

La paix du monde est pour le moment plus ou moins assurée par l'équilibre nucléaire entre les grands et par la stabilisation de la situation en Europe. Tout le monde sait que cet équilibre ne sera maintenu que si les Occidentaux sont fermement décidés à utiliser la force le cas échéant, pour empêcher qu'il ne soit rompu.

Cette intention ferme d'utilisation de la force est aujourd'hui connue sous le nom de „Stratégie de la riposte graduée“, („Flexible response“).

Cette stratégie vise à une mise en œuvre très progressive des forces armées pour éviter l'engrenage de l'escalade nucléaire, aux conséquences incalculables. Or, le déséquilibre croissant des armes en Europe, aggravé prochainement par les retraits canadiens et américains, exigera inéluctablement en cas de conflit, de la part des Occidentaux, un recours aux armes nucléaires, ce que l'on veut précisément éviter à tout prix.

Mais les mers, qui n'appartiennent à personne par définition, sont par excellence le terrain où l'on pourra manipuler l'escalade militaire, même nucléaire s'il le fallait, sans atteindre ni les populations civiles, ni les sanctuaires de l'ennemi.

La crise de CUBA en 1962 a montré ce à quoi pouvait mener une escalade sur mer sans que fut tiré un seul coup de canon. Au pire les choses auraient pu et ce sur mer seulement, aller plus loin encore, sans pour cela mettre en péril les intérêts vitaux des deux grands ! Or, comme il a été dit plus haut, c'est la Marine Soviétique qui aura, à partir de 1975, la suprématie navale, et par conséquent les possibilités d'escalade dont nous avons pourtant également besoin en vertu de la stratégie de la riposte graduée à laquelle nous avons souscrit.

(L'autre alternative, la stratégie des représailles massives, a été rejetée par tous les membres de l'Alliance, sauf la FRANCE).

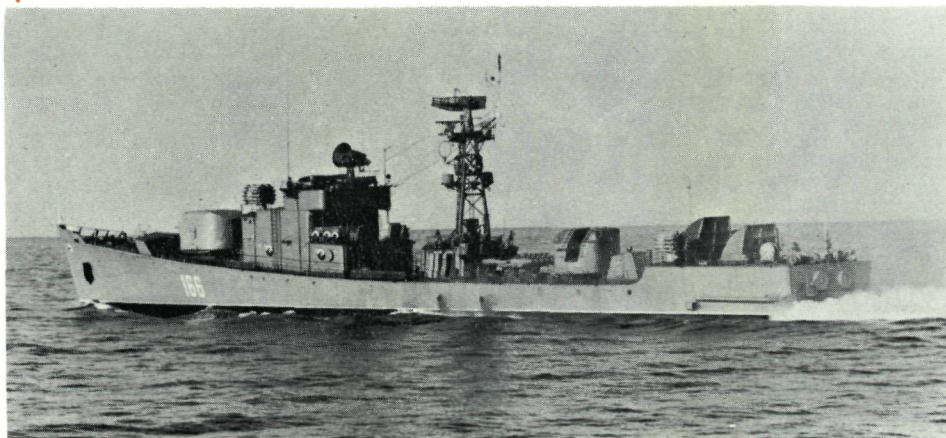
La garantie de l'Alliance Atlantique.

C'est devenu un axiome que la Belgique ne saurait plus se défendre seule. Nous ne saurions assurer seuls :

- notre liberté essentielle de commercer par mer avec les clients de notre choix
- notre ravitaillement en temps de guerre (1 convoi par jour)
- la stratégie de la riposte graduée
- l'équilibre de la paix autour de nos frontières (européennes et communes) terrestres et maritimes.



Escorteur cl. MIRKA



Il est par ailleurs évident que confier à nos alliés le soin exclusif de la défense de nos intérêts sur mer relève de la folie. En cas de crise et lorsque les moyens font défaut comme aujourd'hui, l'Histoire le prouve à profusion, chacun commence par veiller à ses propres besoins. Notre participation, même minime, à la puissance navale de l'Alliance, dans les domaines choisis et cruciaux, est le gage que l'Alliance prendra soin de nos intérêts maritimes vitaux.

C'est bien pour cela que la Commission Militaire Mixte de 1948 a fixé comme mission à la Force Navale : „La protection de nos voies de communications maritimes ", avec comme tâches principales :

- la lutte contre les mines dans la MANCHE et la MER DU NORD,
- la lutte anti-sous-marine dans le secteur MANCHE-MER DU NORD,
- l'organisation du contrôle naval sur la Marine marchande en temps de guerre,
- la maîtrise des eaux côtières nationales.

Or, si la Force Navale a toujours été à même d'assumer sa part dans la lutte contre les mines, il n'en va pas de même de la protection anti-sous-marine et anti-aérienne des convois : depuis le 1er janvier 1969, la BELGIQUE n'a plus un seul escorte à mettre en ligne. Alors que le Commandant en Chef de la MANCHE lui en demande 6 et que la BELGIQUE lui en promet 4 ...

Quant à l'effort budgétaire de la BELGIQUE en matière de défense maritime, il en dit long sur nos in conséquences : avec 3,7 % du budget de la Défense Nationale et 5 % des effectifs des Forces Armées, avec un budget de la Force Navale qui est non seulement une misère, mais un non-sens éclatant (67 % en frais de personnel, 13 % en investissements, et 20 % en frais de fonctionnement), il est évident que nous compromettons de plus en plus gravement la survie matérielle de la Force Navale, et donc la présence sur mer de la Belgique et sa liberté de commercer avec les clients de son choix !

Rappelons les chiffres : alors que 50 % de notre commerce extérieur passe par voie de mer, on consacre 0,3 % du budget de l'Etat (3,7 % du budget de la Défense Nationale) à la défense de ces intérêts maritimes énormes.

Alors, que faut-il faire pour redresser la situation ?

- 1° Maintenir la Force Navale en bon état de fonctionnement. Elle peut être petite, mais elle doit être efficace par le choix judicieux de ses composantes et le bon état de son matériel.

Le choix de ses composantes est simple, logique et modeste :

- une force de lutte contre les mines,
- une petite force d'escorte anti-sous-marine.

- 2° Donner à la Force Navale le rendement d'une entreprise industrielle saine, c.à.d. un budget équilibré : 40 % en frais de personnel, 30 % pour le fonctionnement et 30 % en investissements.

Etant donné que 5.000 hommes est le seuil acceptable pour garantir à la BELGIQUE un minimum de sécurité maritime, il faut à la Force Navale 7 % du budget annuel de la Défense et 0,6 % du budget général de l'Etat. On ne peut vraiment pas dire qu'il s'agit là d'un poids excessif, ou d'un budget belliqueux.

CONCLUSION

La stratégie de l'URSS a changé, la menace vient de la mer, de l'OUEST donc, et non plus de l'EST. Il faut à notre pays une Marine à la mesure de cette situation nouvelle.

Il lui faut une Force Navale de 5.000 marins, et un budget annuel de 2 milliards de francs (prix de 1970).

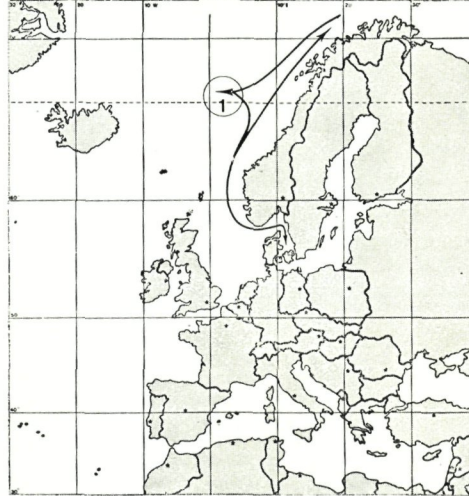
Qu'on se le dise, et que les Belges qui vivent de la mer, de ses produits ou de ses moyens de transport l'exigent de la direction de notre entreprise „BELGIQUE ".

ACTIVITES NAVALES SOVIETIQUES DANS L'ATLANTIQUE

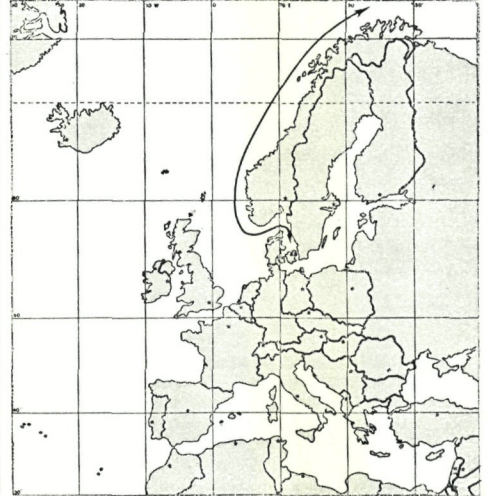
1960 - 1969.

La dernière décennie a été marquée par un développement important de l'activité maritime soviétique à la fois dans le domaine de la construction navale et dans l'utilisation de la marine dans une politique de flotte toujours plus dynamique. L'année 1960 commença pour les Soviétiques par une double menace venant de la mer : le sous-marin porteur de fusées Polaris et le porte-avion d'attaque. Si les Soviétiques ont pu apprécier cette menace à sa juste valeur ils n'en ont pas moins continué (en 1960) à considérer que la Marine était UN BRAS de l'Armée Rouge et la stratégie navale est restée basée sur la défense du TERROIR NATAL.

ACTIVITE NAVALE SOVIETIQUE: 1961



1960



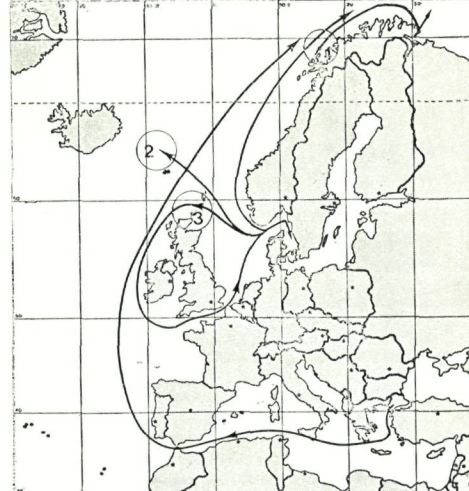
CARTE No 1 (1960)

Rencontrer un navire de la Marine de guerre soviétique en mer était extrêmement rare, car cela ne se produisait qu'à l'occasion de transfert de navires entre la flotte de la Baltique et la flotte du Nord. (passages rapides donnant l'impression que les Russes ne se sentaient pas à l'aise hors de leurs eaux territoriales)

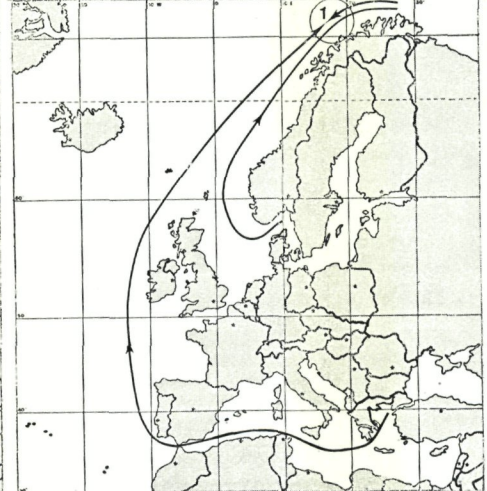
CARTE No 2 (1961)

Le premier exercice d'une certaine expérience qu'entreprennent les soviétiques eu lieu en juillet. Il s'agissait de 8 navires de surfaces accompagnés de ravitailleurs et de 4 sous-marins - terrain d'exercice : la mer de Norvège.

ACTIVITE NAVALE SOVIETIQUE: 1963



1962



CARTE No 3 (1962)

On assiste à des transits entre la flotte de la Baltique et la Flotte du Nord et on observe les premiers transit entre Mer Noire et Flotte du Nord.

En juillet : un exercice, 4 navires de surface avec ravitailleurs et plus de 20 sous-marins - terrain d'exercice : Islande, Faeroes, Cap Nord. Première apparition de l'aviation navale côtière.

En octobre : crise de Cuba.

La leçon apprise par la Russie est „Primauté de la puissance sur mer”.

CARTE No 4 (1963)

Dès cette année 2 navires par an. Mars-Avril : 7 navires et auxiliaires aux Lofoten - Août : idem en Islande - Cap Nord avec contournement des Iles Britanniques en fin d'exercice.

Les transferts continuent. On peut dire qu'à partir de cette année, rencontrer un navire de guerre soviétique en mer n'est plus une surprise.

CARTE No 5 (1964)

Installation d'une flotte soviétique en Méditerranée. Au cours des exercices on s'aperçoit que les derniers sortis des navires porteurs de missiles en fond partie. Le thème de l'exercice est significatif d'imagination et d'enthousiasme.

CARTE No 6 (1965)

Au printemps au lieu d'un exercice : une période d'entraînement (mise en condition : amarrinage).

En été - grand exercice : 30 navires de surface plus les ravitailleurs et un très grand nombre de sous-marins.

En méditerranée la flotte se cantonne dans l'Est.

ACTIVITE NAVALE SOVIETIQUE 1965



1964



CARTE No 7 (1966)

Visiblement satisfait de l'extension des Forces Navales soviétiques l'Amiral V.A. KASATONOV premier sous-commandant en Chef de la Marine dit : „Le pavillon de guerre soviétique peut être vu sur toutes les mers et sur tous les océans du globe. Le but que nous poursuivons en envoyant ainsi nos navires de par les mers est de subvenir aux intérêts de l'Union Soviétique. Aujourd'hui nos navires s'exercent dans les eaux qui étaient considérées, il n'y a pas longtemps, comme réservées aux Marines des USA et de l'Angleterre”. Patrouilles et surveillance en (3), (4) et (5) (Faeroes, Mer du Nord, Ecosse).

Grand exercice entre les Iles Britanniques et l'Islande.

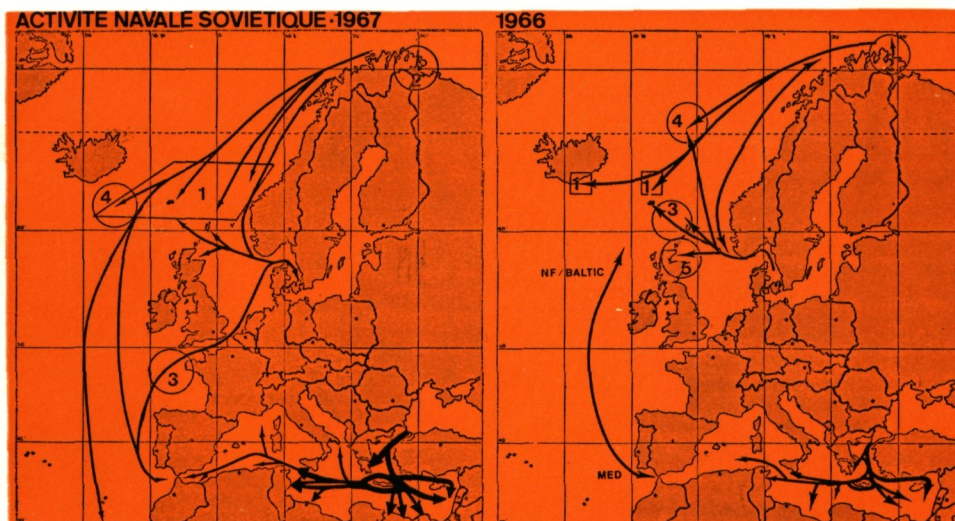
CARTE No 8 (1967)

Guerre des 6 jours en Israël - la flotte soviétique se montre en Syrie, Egypte, Yougoslavie, Algérie, le potentiel USSR augmente en Méditerranée.

Cela n'empêche pas la flotte du Nord de s'entraîner entre l'Islande et les Iles Britanniques.

L'Amiral KASATONOV expose „Le Comité Central a défini avec netteté la place de la Marine dans le cadre de Défense du pays et a montré qu'il fallait construire une flotte moderne armée de missiles nucléaires, capables d'exécuter des missions stratégiques de caractère offensif en rapport avec la guerre moderne.”

Ici se place la perte du destroyer israéliens „EILAT” coulé par 2 missiles STYX tirés d'une vedette rapide égyptienne.



CARTE No 9 (1968)

Mai 1968 - Petit exercice au large de l'Islande (1).

Surveillance rapprochée d'un exercice des flottes de l'Otan (2).

Été 68 - Très grand exercice à plusieurs phases à des latitudes différentes, en fait le plus grand exercice jamais observé. Nombreux navires, sous-marins, avions maritimes.

Octobre-Décembre - Patrouilles au large de l'Ecosse.

Septembre - Le premier navire porte hélicoptère „MOSCOU” fait son entrée en méditerranée (même tonnage que le porte hélicoptère français „JEANNE D'ARC”).

CARTE No 10 (1969)

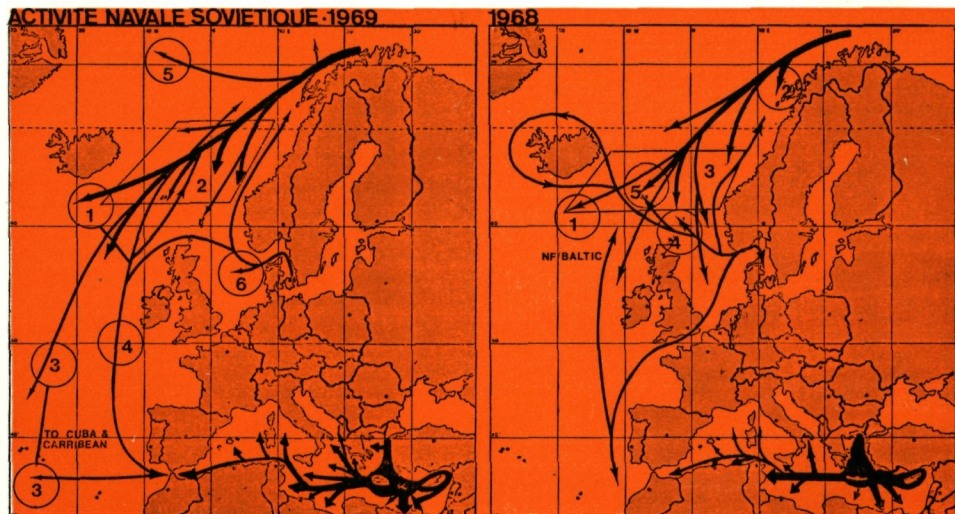
Mars 69 - Exercice dans le Nord et échange de flotte avec celle de méditerranée.

Après rendez-vous au Nord des Açores (3) exercice de chasse anti sous-marine en Mer du Nord (2).

Grande Croisière - 6 navires et sous-marins croisent dans la Mer des Caraïbes.

Septembre-Octobre - Relève de la Flotte de méditerranée par la flotte du Nord (cette relève est maintenant routine).

Novembre - Exercice de Chasse anti sous-marine.



les vedettes lance torpilles

Sovietiques

Lors d'un exercice tactique, le commandant d'une division de vedettes lance-torpilles a reçu par radio l'ordre suivant : „Trois contre-torpilleurs „ennemis” tirent sur nos batteries côtières près du cap Ostry. Attaquez et détruisez ces navires ”.

L'alerte a été donnée. Les équipages des vedettes ont commencé à se préparer au combat. Le chef de la division aidé par les officiers d'état-major a fait sur la carte les calculs nécessaires, a pris la décision et l'a transmise aux commandants d'unités de vedettes. En prenant sa décision le commandant a tenu compte du fait que les navires „ennemis ” étaient dotés d'armes modernes et que par conséquent, le succès ne pouvait être obtenu que par une manœuvre d'approche discrète et une attaque à la torpille menée de différentes directions. L'„ennemi ” était aux prises avec les batteries côtières ce qui limitait sa liberté de manœuvre et détournait son attention. Le commandant de division en a tenu compte. Après avoir évalué les „pour ” et les „contre ”, il a indiqué aux unités de vedettes leurs missions respectives. La première était chargée de reconnaître l'„ennemi ”, de préciser son emplacement et les éléments de marche et au signal donné d'attaquer ses navires en venant de la côte sous la couverture du feu des batteries côtières.

Par son action, cette unité devait détourner l'attention de l'„ennemi ” de l'axe de l'attaque principale. La deuxième et la troisième unités devaient attaquer du côté de la mer en obligeant les navires „ennemis ” à s'approcher de la côte à portée des batteries côtières. En mer, le chef de division et les officiers d'état-major ont continué à étudier la situation et les possibilités de l'„ennemi ” d'empêcher l'attaque à la torpille.

Sur l'ordre du commandant de division l'officier-navigateur a calculé les positions pour le déploiement tactique de la division hors de la distance de repérage des vedettes par les radars „ennemis ” et les positions initiales pour l'attaque à la torpille. Les vedettes observaient le silence radio complet et l'usage limité des radars pour la recherche de l'„ennemi ”.

A l'heure fixée, les vedettes ont atteint les positions initiales. Les navires „ennemis ” continuaient le combat d'artillerie contre les batteries côtières. Le commandant de division a donné l'ordre d'attaquer.

La première unité de vedettes a déclenché l'attaque en venant de la côte. L'„ennemi ” a



remarqué les vedettes et a dirigé sur elles le feu de ses canons. Il était maintenant obligé de mener le combat contre les batteries côtières et les vedettes.

Pour déjouer l'attaque conduite par celles-ci, les contre-torpilleurs ont entrepris une manœuvre de dérobage vers la mer, mais, à ce moment, la deuxième et la troisième unités de vedettes ont attaqué à toute vitesse. Lorsque l'„ennemi” les a remarquées et a ouvert le tir, il était déjà trop tard, les vedettes se trouvaient à bonne portée pour lancer les torpilles.

Le tir des contre-torpilleurs dispersé sur plusieurs buts n'était pas efficace et l'„ennemi” a subi un échec.

La division de vedettes a bien exécuté sa mission.

Les vedettes lance-engins ont hérité des vedettes lance-torpilles, leurs prédécesseurs, la rapidité de déplacement et les fusées dont elles sont armées accroissent considérablement leur puissance.

D'autre part, les vedettes lance-torpilles devaient se rapprocher de leurs cibles, alors que la fusée atteint de loin le bâtiment ennemi.

Les marins soviétiques perfectionnent la tactique de cette arme redoutable et obtiennent chaque année de meilleurs résultats.

Ainsi, dans la Flotte du Nord, l'escadrille du capitaine de corvette A. Gavrilenko enregistre cent pour cent de tirs excellents.

Aux derniers exercices (janv. 69) les vedettes porte-fusées des capitaines de corvette A. Gavrilenko et I. Makarov d'après les ordres du commandement devaient „détruire” les bâtiments d'escorte qui protégeaient les navires de débarquement de l'„adversaire”. Le combat se déroula au large ; une mer déchainée et des chutes de neige ne facilitaient guère l'opération. L'aviation et les navires de l'adversaire opposaient une forte résistance et procédaient à des brouillages.

Néanmoins le personnel des vedettes a rempli avec succès sa mission et s'est vu décerner le prix de la Marine de guerre ; d'énormes brèches, résultats des coups au but, baillaient sur les navires - cibles, rentrés à la base.

Ce qu'on pense des marins soviétiques

A l'heure actuelle, l'Armée Soviétique est une force redoutable, puissante, invincible, son armement est le meilleur du monde. Les militaires soviétiques, soldats et maréchaux, matelots et amiraux sont de véritables maîtres de l'art militaire qui connaissent à la perfection la science de la guerre et le maniement du matériel ultra-moderne.

Léonide Brejnev

C'est en mer que sont inculqués les traits de caractère indispensables aux marins tels que l'audace, la présence d'esprit, la persévérance.

Sur l'Académie navale Y. CHTCHEGLOV

La riche expérience acquise par les équipages des vedettes pendant la Grande Guerre prouve que les petits navires peuvent lutter avec succès contre un ennemi bien supérieur. Dans la lutte, la victoire revient toujours à celui qui fait preuve d'initiative, de hardiesse et agit par surprise.

Au combat dans aucun cas, il ne faut tarder à attaquer.

L'esprit d'initiative au combat se manifeste par une haute activité, la recherche continue de nouvelles solutions et non par la répétition d'un procédé qui a réussi une fois.

Capitaine de Vaisseau D. Pigarev

La direction par le Parti communiste des Forces Armées est le principe majeur de l'organisation militaire. C'est dans la direction par le Parti qu'est la source principale de la force, du moral élevé, de l'esprit d'organisation et de la capacité de combat de l'Armée et de la Flotte.

Colonel A. Pozmogov

Les marins soviétiques cultivés, disciplinés, en uniformes impeccables forçaient la sympathie de la population de toutes les villes qu'ils visitaient.

J'ai vu des matelots du „Grosny", entourés d'une foule d'enfants aux anges, déambuler dans les rues de Casablanca aux acclamations des Marocains.

Un journaliste d'un grand journal de Moscou

L'équipement des navires soviétiques, l'ordre et la propreté qui les distinguent, produisent invariablement une forte impression.

Ce qui m'a réjoui surtout c'est de voir que pour les riverains de la Méditerranée, les marins soviétiques étaient des amis.

Idem.

Aux menaces d'un navire de guerre étranger, les commandants soviétiques répondront „selon leur gré, en veillant aux intérêts et à la dignité de l'URSS".

Règlement de la Marine.

L'équipage du Mikhaïl Koutouzov (croiseur) s'est engagé à conquérir pour le centenaire de la naissance de Lenine le titre de navire exemplaire, à obtenir que 68 % des matelots et des maîtres deviennent des spécialistes de première et deuxième classe, et un marin sur trois un spécialiste de classe dans une spécialité apparentée.

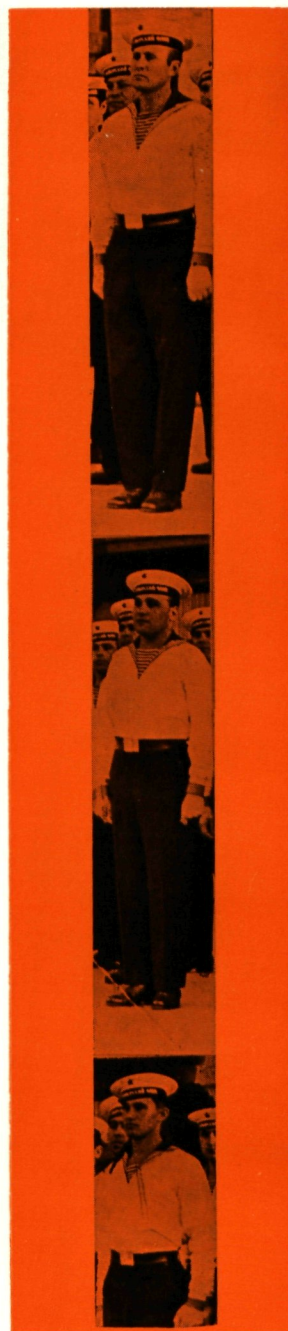
La revue militaire soviétique 8.69

„Les ennemis, on ne les compte pas, on les bat".

Amiral Ouchakov (1799)

Les éléments décisifs de l'action sur mer quelle que soit sa forme sont l'initiative et la hardiesse, l'effet de surprise, le secret et la rapidité, l'organisation de la défense et de la protection, un service logistique bien organisé ainsi qu'une conduite du combat et une organisation des transmissions judicieuses.

Capitaine de Vaisseau N. Borodine



Ce que pensent les marins soviétiques

Chez les marins, les courses en chaloupe de 6 avirons ne sont pas moins populaires que la traction à la corde. A bord des navires de guerre la règle veut que chaque marin effectue annuellement une moyenne de 100 à 150 kilomètres en chaloupe.

L'objectif essentiel est de renforcer la santé des marins, leur trempe physique et leur endurance, de parfaire toutes les qualités qui leur seront indispensables pour agir avec succès lors du combat.

Capitaine V. Gavriline

F. Engels l'un des fondateurs du socialisme scientifique écrivait en son temps, que le prolétariat victorieux créerait une armée nouvelle qui détiendrait une puissance formidable, et dont les soldats seraient plus forts, plus habiles, et plus instruits que les soldats des armées des Etats bourgeois. L'état actuel des Forces Armées Soviétiques confirme entièrement cette prévision.

Colonel M. Lissenkov

La grande puissance défensive des forces armées unifiées du traité de Varsovie (due à la nécessité de tenir tête aux aspirations agressives des militaristes américains et ouest allemands), les défaites militaires de l'impérialisme dans son action contre le mouvement de libération nationale des peuples, tout cela a définitivement dissipé le mythe de la supériorité du bloc de l'OTAN.

M. Chiriamov

C'est maintenant une tradition dans la marine que d'avoir de l'instruction dans la plus large conception de ce mot, c'est à dire être érudit, avoir de la lecture, être compétent dans sa spécialité. Le navire de guerre moderne est un amalgame des techniques les plus complexes et un homme peu instruit ne peut s'intégrer à sa collectivité.

Vice-Amiral Boris Petrov

L'Espagne est située au carrefour d'importantes voies de communications maritimes et aériennes reliant l'Europe à l'Afrique et à l'Amérique du Sud. Les bases navales et aériennes installées par les Américains sur le territoire espagnol permettent de contrôler le carrefour.

Si au cours des dernières années les USA ont accordé une attention particulière à l'Espagne c'est avant tout en raison du développement rapide du mouvement de libération nationale des peuples du bassin. Méditerranéen et du continent africain.

Capitaine de Vaisseau S. Slavine

Les représentants des pays arabes et autres à la dernière Conférence des partis communistes et ouvriers de Moscou ont souligné avec raison que les Arabes sont attaqués non seulement par Israël mais par l'alliance atlantique dans son ensemble.

Général Major R. Simonian
docteur ès sciences militaires

Une amitié étroite lie les marins de la flotte du Pacifique aux travailleurs de l'Extrême-Orient. Les faits en témoignent : les bâtiments de guerre et les unités parrainent 153 écoles et 17 orphelinats. Ils ont fait au courant d'une année, 2.600 conférences organisés 2.000 soirées thématiques. Les marins aident les jeunes à assimiler l'art militaire.

La Revue Militaire Soviétique 1969/no 10





HET GEVECHT BIJ KAAP ESPERANCE - 11 - 12 OKTOBER 1942

Toestand op de vooravond van de gebeurtenissen.

JAPANESE VERSTERKINGEN.

De mislukking van het „plan KA ” (1) doet de Japanners naar andere middelen uitzien om Guadalcanal terug te nemen. Torpedobootjagers varen elke nacht door „The Slot” om troepen aan land te zetten. Bij hun terugkeer beschieten zij de Amerikaanse posities. Die aktiviteit wordt door de Amerikanen de naam „Tokio-express” toebedeeld.

Op 28 augustus worden 4 Japanse torpedobootjagers gesignaleerd die klaarblijkelijk versterkingen aanvoeren. Zij worden aangevallen door 11 Dauntless van Henderson Field die er in slagen twee torpedobootjagers te zinken en een derde zwaar te beschadigen.

De volgende dag komen de Japanners terug en ontschepen 450 man ten O. van de VS-posities. Op 30 augustus voeren zij een gelijkaardige aktie uit, ondersteund ditmaal door luchtaanvallen op een Amerikaans konvooi waarbij een APD (2) gezonken wordt.

Op 31 augustus torpedeert de Japanse duikboot I.26 het vliegdekship Saratoga op 260 mijl ten N.O. van Guadalcanal. De Saratoga wordt door de kruiser Minneapolis op sleeptouw genomen. De herstellingen zullen drie maand vergen. Fletcher, gewond bij de aanval, slaagt er in zijn vliegtuigen naar Henderson Field te sturen.

In de nacht van 31 augustus op 1 september ontscheept generaal Kawagoeshi met 1200 man ten W. van de Amerikaanse posities. Vandergrift loopt nu gevaar omsingeld te worden. De toestand ziet er uit als volgt: 's nachts zijn de Japanners heer en meester. Zij ontschepen hun troepen terwijl de Amerikanen worden aangevallen van uit de lucht, vanaf zee en op land. Overdag verzekeren de vliegtuigen van Henderson Field de dekking van de VS-perimeter. De Japanse druk is zo groot dat de VS-schepen de ankerplaatsen bij het invallen van de nacht verlaten om pas de volgende morgen terug te verschijnen.

1. „plan KA ”: Zo genoemd naar de eerste twee letters van de fonetische vertaling in het Japans van Guadalcanal. Het was het plan van Hyakotake voor de herovering van Guadalcanal. Dat offensief gaf aanleiding tot de Ichiki-aanval en het zeegevecht bij de Oostelijke Salomons.

2. APD: Tot-transportschip-omgebouwde oude torpedobootjager.

GUADALCANAL

L. LANOO



dl. 2

Twee APD vervoeren op 4 september het 1e Bon Raiders dat Savo zal bezetten. Gedurende de volgende nacht blijven de schepen boven de „Iron Bottom Sound” (3) patroelieren. Zij worden door drie Japanse torpedobootjagers aangevallen en in minder dan 10 minuten gezonken. Er zijn geen overlevenden : de Japanners beschoten de schipbreukelingen met mitrailleurvuur.

HET KAWAGOESHI - OFFENSIEF

Op 8 september landt Kol. Edson met een bataljon Raiders-valschermspringers te Tasimboko. Hij vernietigt er grote Japanse voorraden en trekt zich met geringe verliezen terug. Die stoutmoedige overval schokt het eergevoel van generaal Kawagoeshi. De voorbereidingen voor het Japanse offensief worden verhaast. Op 11 en 12 september voeren Japanse vliegtuigen herhaalde luchtaanvallen uit op Henderson Field, zodanig dat bijna alle VS-jachtvliegtuigen op de grond worden vernield. Op 12 september, om 21.00 uur beschieten de kruisers van admiraal Mikawa de Amerikaanse posities. Tegelijkertijd openen de Japanse troepen de aanval in de richting van het vliegveld. De schok is zo hevig dat de Amerikaanse linies doorbroken worden en dat het treffen uitmondt in wilde lijf-aan-lijf gevechten. De Mariniers hergroeperen zich en graven zich in. Tijdens de aanval krijgt generaal Vandergrift bericht dat het 7e Regt Marines op weg is naar Guadalcanal en dat de vliegdekschepen Hornet en Wasp 20 Wildcatjagers voor Henderson Field aanvoeren.

De volgende dag, om 18.30 uur, laat Kawagoeshi opnieuw hevige aanvallen uitvoeren tegen de verdediging van het vliegveld. Een preciese artillerieversperring decimeert de aanvallers. De volgende dag rukken de Japanners terug op. Maar de geestdrift schijnt gebroken te zijn en in de nacht trekt Kawagoeshi zijn troepen terug. Bij deze aanvallen verloren de Japanners meer dan 2.000 man.

3. IRON BOTTOM SOUND : letterlijk : de diepte met de ijzeren bodem. Dit stuk zee tussen Savo en Lunga Point werd zo genoemd naar de vele wrakken van Japanse en Geallieerde schepen, gezonken tijdens de zeegevechten bij de campagne van Guadalcanal.

DE WASP GETORPEDEERD

De Amerikaanse versterkingen (waarvan Vandergrift melding kreeg tijdens de Kawagoeshi-aanval!) worden aan Yamamoto gesignaleerd die de Gekombineerde Vloot uitstuurt om de USN-strijdmacht naar het N. te lokken terwijl een versperring van 20 duikboten wordt opgesteld om de transporten te zinken. Task Force 65, onder bevel van admiraal Turner, omvat 6 transportschepen, beschermd door 3 kruisers, torpedobootjagers en mijnenvegers. Een dekkingsgroep wordt gekoncentreerd rond de twee vliegdekschepen: CV Wasp met 4 kruisers en 6 torpedobootjagers, CV Hornet met 1 slagkruiser, 3 kruisers en 7 torpedobootjagers.

Op 14 september worden de Japanse eskaders ten N. van de Salomons gesignaleerd. De VS-dekkingsstrijdmacht kiest positie op 100 mijl ten W. van het konvooi.

Rond de middag van 15 september worden er Japanse verkenningsvliegtuigen gezien. De VS-oorlogschepen maken rechtsomkeer terwijl Turner de transporten hun koers naar Guadalcanal laat voortzetten. Om 14.20 uur lanceert de Wasp 24 vliegtuigen. Andere toestellen worden aan dek in brandstof bevoorrad. De Amerikaanse schepen zijn nu in waters gekomen waar talrijke Japanse duikboten op de loer liggen. Om 14.30 uur treffen drie torpedo's, afgevuurd door de I.19, de Wasp. De benzineleidingen waarmee de vliegtuigen worden bevoorrad, schieten in brand. De Hornet heeft meer geluk en kan een waaier torpedo's ontwijken. Een ervan treft echter de BB North Carolina onder de waterlijn en slaat er een bres van 30 voet. De DD O'Brien, eveneens getroffen, zinkt. Om 15.00 uur grijpt een hevige ontploffing plaats op de Wasp waarbij admiraal Noyes wordt gewond. De kommandant van de Wasp, CPV Sherman, laat om 16.00 uur het schip ontruimen dat door de DD Lansdowne met 5 torpedo's wordt afgemaakt. De Wasp zinkt om 21.00 uur. Ondertussen werd de aandacht van de Japanners afgeleid. Het konvooi, beschermd door een mistlaag, bereikt Guadalcanal waar, in de morgen van 18 september, het 7e Regt Marines met zijn materieel kan ontscheept worden.

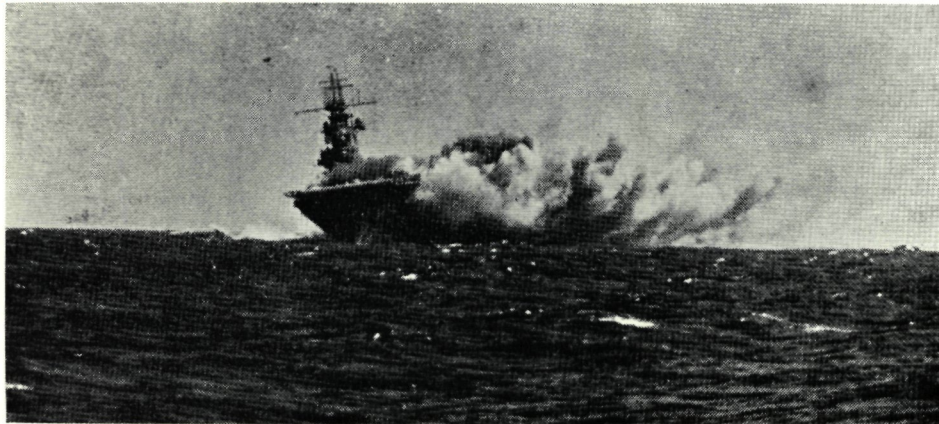
HET AMERIKAANS OFFENSIEF

Dank zij die verse troepen, kan Vandergrift zijn strijdmacht reorganiseren. De luchtmacht van Henderson Field kreeg eveneens versterking en omvat nu 112 vliegtuigen. Turner ontscheept daarenboven 1100 Seabees (4), die uitmuntende diensten bewijzen bij het herstellen en uitbouwen van Henderson Field.

Op 24 september neemt Vandergrift het offensief op in de richting van de Matanikaoë-rivier (ten W. van Henderson Field). Tegen de avond komt een hevige Japanse tegenaanval die door de VS-troepen wordt afgeslagen. Op 27 september landt het 1e Bon van Kol. („Chesty“) Puller nabij het schiereiland Cruz om de Japanners in een tangbeweging te vatten. De reactie van de vijand is zeer hevig en de manschappen van Puller worden

4. Seabees: Zo genoemd naar de afkorting C.B. voor Construction Battalion. Zij zullen in de VS-kampagnes in de Stille Oceaan van onschatbare waarde zijn als genietroepen.

(CV-7) U.S.S. WASP getorpedeerd op 15 september.



omsingeld. Onder dekking van de torpedobootjager Ballard, die op de vlucht ging voor een Japanse luchtaanval en toevallig in de buurt kwam, wordt het bataljon teruggetrokken. Een tweede VS-aanval op 7, 8 en 9 oktober brengt de Amerikaanse posities tot voorbij de Matanikaoe.

Plannen en aanwezige strijdkrachten.

JAPAN

Nog voor de Kawagoeshi-strijdmacht Guadalcanal bereikte, had generaal Hyakoetake uitgebreide plannen gemaakt voor het oprollen van de Loenga-perimeter door het XVIIe Leger. Eens Lunga Point terug in Japanse handen voorzagen die plannen in de herovering van Toelagi, de Rennell-eilanden en San Cristobal. Gedurende die laatste fase zouden de reserves van het XVIIe Leger en de Vloot, hun aanvallen intensifiëren tegen de strijdkrachten van Mac'Arthur op Nieuw Guinea. Tegen eind november moest Port Moresby in Japanse handen zijn. De omvang van de Amerikaanse inspanningen op Guadalcanal vereiste de beëindiging van die campagne vooraleer een aanvang kon gemaakt worden met het versterken van de Japanse troepen op Nieuw-Guinea.

In oktober werden bij Rabaul en op de Noordelijke Salomons, onder het bevel van Hyakoetake, talrijke Japanse troepen verzameld. Deze strijdkmacht werd dan door de „Tokio-express“ ten W. van de Matanikaoe aan wal gezet terwijl torpedobootjagers Lunga Point bombardeerden. De troepen van Hyakoetake op Guadalcanal telden, na de versterking, 20.000 man. De voorgenomen aanval op de Amerikaanse linies moest gesteund worden door een belangrijke aktie van de Japanse vloot. Zij moest de VS-versterkingen afsnijden en de verdedigers van de perimeter onder een hevig scheepsbombardement verpletteren.

VERENIGDE STATEN

De Japanse voorbereidingen stelden hun tegenpartij voor een zware opgave. Het zinken van de Wasp en het buiten gevecht stellen van de Saratoga en de Enterprise brachten hun sterkte aan vliegdekschepen in de Zuidelijke Stille Oceaan terug tot de Hornet.

Het lag in de bedoelingen van Ghormley eerst Ndeni (Santa Cruz - eilanden) te bezetten en er een vooruitgeschoven luchtmachtbasis te bouwen om de campagne van Guadalcanal van een meer permanente en betere luchtdekking te voorzien. Daarbij wou hij legerenheden inzetten. Op aandringen van generaal Harmon, legerbevelhebber voor het Operatiegebied Zuid, besloot men echter eerst het garnizoen op Guadalcanal te versterken. Tropische ziekten hadden onder de 1e Div USMC grote verliezen veroorzaakt. 1960 man moesten wegens malaria gehospitaliseerd worden. Het 164e Regt Infanterie (2850 man) met 3200 ton bevoorrading zou op 13 oktober ontscheept worden. De troepen en het materieel waren op transporten ingescheept, geëskorteerd door 3 torpedobootjagers en 3 mijnenleggers. Een uitgebreide strijdkmacht, verdeeld in drie groepen, moest dit konvooi op afstand dekken :

— een groep, gekoncentreerd rond de CV Hornet, onder bevel van schout-bij-nacht Murray, zou ten Z.W. van Lunga Point plaatsvatten, zodanig dat het ingescheept vliegwezen de landing zou kunnen dekken.

— een groep, gekoncentreerd rond de BB Washington, onder bevel van schout-bij-nacht Lee, zou tussen Malaita en Santa Isabel patroeljeren om flankaanvallen op te vangen.

— een strijdkmacht van 4 kruisers en 5 torpedobootjagers, onder bevel van schout-bij-nacht Scott, moest voor het konvooi uitstomen.

Op 11 oktober, om 13.45 uur, ontdekten vliegtuigen van Henderson Field een Japans eskader dat door „The Slot“ naar Guadalcanal vaart. Hiervan op de hoogte gebracht, vat Scott post, tussen Kaap Esperance en Savo, rond 22.30 uur.

TEGENOVER ELKAAR STAANDE STRIJDKRACHTEN

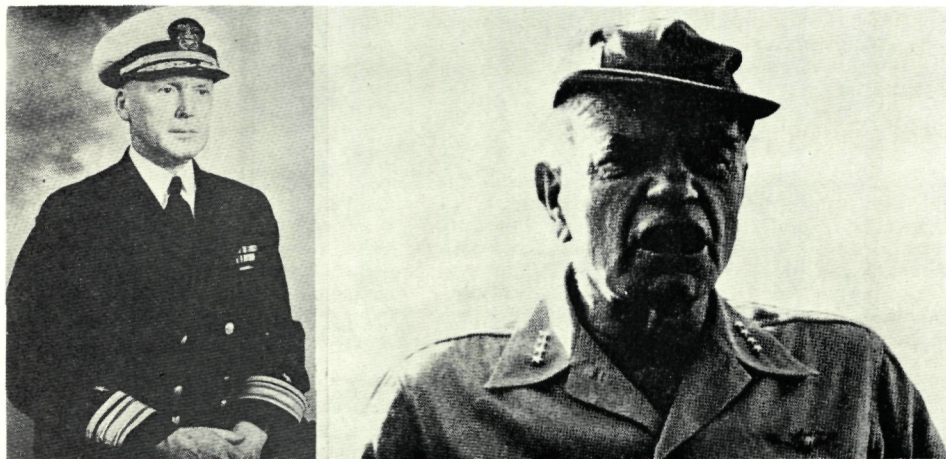
Task Force 64 onder schout-bij-nacht Scott

2 zware kruisers : San Francisco (a/b Scott), Salt Lake City ; 2 lichte kruisers ; Boise, Helena ; 5 torpedobootjagers : Farenholt, Buchanan, Laffey, Duncan, Mac Calla.

Japanse interventiestrijdmacht

1) bombardementsgroep onder schout-bij-nacht Goto : 3 zware kruisers : Aoba (a/b Goto), Kinoegasa, Foeroetaka ; 2 torpedobootjagers : Foeboeki, Hatsoeioeki.

2) transportgroep met versterkingen voor Guadalcanal, onder bevel van schout-bij-nacht Joshima : 6 torpedobootjagers en 2 transporten voor watervliegtuigen.



REAR ADM. N. SCOTT

ADM. W. F. HALSEY

Het gevecht

Scott patroeljeert met zijn strijdmacht tussen Savo en Kaap Esperance omdat hij veronderstelt dat de Japanners ten Z. van Savo zullen willen passeren. Om 23.08 uur wordt de koers omgekeerd tot N.O. Om 23.25 uur toont de radar van de Helena een contact in N.W. met koers Z. en snelheid 20 knopen. Om 23.30 uur signaleert het verkenningsvliegtuig van de San Francisco een vijandelijke groep ten W., bij de kust van Guadalcanal. Scott, die geen informatie meer kreeg over de Japanse hoofdgroep, besluit deze landingsstrijdmacht aan te vallen en wijzigt, om 23.32 uur, koers naar Z.W. De San Francisco, vierde in de kolom draait te vroeg. De schepen achter hem volgen zodat de eerste drie, de torpedobootjagers Farenholt, Duncan en Laffey ten achter komen op de anderen. De kommandant van de Farenholt wil de formatie over stuurboord inlopen en laat een parallelle koers voorliggen.

Het eskader van Goto is nu op het punt gekomen waar de koers naar Z.-Z.O. moet verlegd worden om onder Savo te passeren. De Duncan heeft iets voordien de vijand op radar ontdekt en gaat op volle snelheid op het contact af. Om 23.36 uur opent de Helena het vuur, onmiddellijk gevolgd door de anderen USN-schepen. De kans is de Amerikanen gunstig. Het maneuver van Scott - steeds gevaarlijk in de nabijheid van de vijand - laat hem toe de „T te kruisen” (5) bij een verraste tegenstrever. Tussen beide eskaders grijpt een hevig artillerieduel plaats. Om 23.47 uur laat Scott het vuur staken omdat hij denkt op zijn eigen torpedobootjagers te schieten. Goto wordt hierdoor in de mening gebracht, te doen te hebben met zijn transportgroep en beveelt hetzelfde. Hij laat echter, over stuurboord, de koers omkeren. Om 23.51 uur krijgt Scott van CPV Tobin op de Farenholt een situatierapport en laat het vuur heropenen.

De moedige aanval van de Duncan komt hem duur te staan. Hij wordt door een reeks salvo's getroffen en buiten gevecht gesteld.

De San Francisco treft met het derde en vierde salvo de Foeboekie die om 23.53 uur ontploft en zinkt. Om het contact met de vijand te kunnen behouden, beveelt Scott om 23.58 uur een koerswijziging naar N.W. De Aoba en de Foeroetaka worden getroffen en branden. De Kinoegasa en de torpedobootjager Hatsoejoeki hebben het bevel om over stuurboord te draaien niet uitgevoerd. Hun koersverandering over bakboord laat hen toe zich van de Amerikaanse schepen te verwijderen. Dit wordt dan ook hun redding. De Kinoegasa slaagt erin de Boise te raken. Deze laatste wordt gered door de Salt Lake City die zich tussen hem en de vijand plaatst. De Aoba, die 40 maal getroffen werd, slaagt er in te ontsnappen.

5. De T - kruisen : (barrer le T), maneuver dat leidt tot een loodrecht defileren op de vijandelijke koers. Op die wijze kunnen alle stukken op de vijand vuren waarbij de schepen van de tegenstander hun achterste geschutturen niet kunnen gebruiken en zij elkaar bovendien hinderen bij het richten van de voorste stukken.

Bij het eerste daglicht stijgen vliegtuigen op van Henderson Field om de Japanse transportgroep en de zich terugtrekkende schepen van Goto op te zoeken. Zij vinden de DD Matsoegomo en Moerakoema, door Joshima uitgestuurd om de schipbreukelingen van de gezonken Japanse schepen op te pikken. Beide torpedobootjagers worden gezonken.

BIJ DE JAPANNERS :

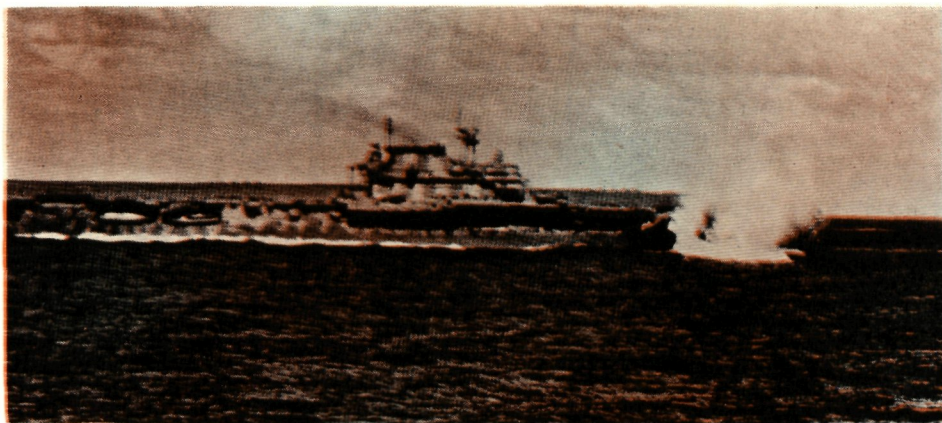
BIJ DE AMERIKANEN :

BESLUIT :

Het voorgenomen bombardement van de Amerikaanse posities kon niet uitgevoerd worden. Daarbuiten was echter weinig bereikt. Joshima slaagde er in zijn manschappen en materieel aan land te zetten, de „Tokio-express” bleef doorkomen en aan beide zijden ging men verder met de „build-up” van de strijdkrachten op Guadalcanal.

De verdienste van de Amerikaanse overwinning dient toegeschreven aan de aandacht die zij, na het gevecht bij Savo, hadden besteed aan oefening in nachtgevecht. Bovendien moet de figuur van schout-bij-nacht Scott in het licht gesteld worden. Hij immers had het gevecht gepland, ingeoefend, gezocht en tot een succesvol einde gebracht.

[illegible]



Een van de vele bommen die de USS C.V. HORNET naar de bodem zonden tijdens de slag bij Santa-Cruz op 26 oktober 1942

HET GEVECHT BIJ DE SANTA CRUZ-EILANDEN - 26 OKTOBER 1942

Toestand op de vooravond van de gebeurtenissen.

HET JAPANESE HOOFDKWARTIER VERLIEST DE MOED NIET.

De uitschakeling van Henderson Field blijft het voornaamste objektief. Op 13 oktober, om 12.00 uur, bombarderen 25 Japanse vliegtuigen Henderson Field en richten er grote schade aan. Om 14.00 uur treft een nieuwe aanval de Amerikaanse vliegtuigen, die bezig zijn met brandstof in te nemen. Het vliegveld is nu tijdelijk onbruikbaar geworden. Diezelfde dag treedt het Japanse 150 mm.-veldgeschut in actie, dat tijdens de slag bij Kaap Esperance werd aangevoerd. In de morgen van de volgende dag voeren 2 slagkruisers, 1 lichte kruiser en 5 torpedobootjagers, onder bevel van Koerita, een enorm bombardement uit op de Amerikaanse posities. Zonder resultaat aangevallen door 4 MTB (6), gebaseerd op Toelagi, laat Koerita de aanval stopzetten. Op Henderson Field waren enorme vernielingen aangericht. De benzinevoorraad was praktisch nul geworden. Tegen de middag komt een nieuwe Japanse luchtaanval. In de nacht van 14 op 15 oktober laat Mikawa andermaal door zijn slagkruisers een bombardement uitvoeren, waarbij 750 obussen op de VS-linies worden afgeschoten. In de morgen van 15 oktober ontscheept een Japanse groep van 5 transporten en 11 eskorterende oorlogschepen, in volle dag, versterkingen bij Tassafaronga. Aangevallen door de enkele overblijvende vliegtuigen van Henderson Field, worden 3 transporten gezonken. De Japanners slagen er in hun troepen aan wal te zetten maar een deel van het zwaar materieel kan, door de Amerikaanse luchtaanval niet ontscheept worden. In de namiddag wordt een VS-konvooi met versterkingen door vliegtuigen van de Zoeikakoe vernietigd.

DE TOESTAND IS NIET HOPELOOS MAAR ZEKER KRITIEK !

De situatie, geschapen door het Japans offensief, was voor de Amerikanen bijna onhoudbaar geworden. Nimitz vatte ze samen in de volgende boodschap aan admiraal King : „Het blijkt nu dat wij niet in staat zijn de zee rond Guadalcanal te controleren. Wij zullen onze posities slechts kunnen behouden ten koste van zware offers. De toestand is niet hopeloos maar zeker kritiek.”

King, alhoewel geheel benomen door de landingstrijdmacht voor Noord-Afrika, die pas zee had gekozen, bracht Roosevelt op de hoogte. Deze laatste drong bij de JCS aan op energieke maatregelen om de toestand op Guadalcanal meester te worden. De Staatssecretaris voor Marine, Frank Knox, hield een dramatische radiotoespraak, waarin het Amerikaanse volk werd ingelicht over de heldhaftige strijd van de Mariniers.

6. MTB : Motor torpedo boat.

Het bleef evenwel niet bij mooie woorden. Op 18 oktober werd vice-admiraal Halsey, in vervanging van Ghormley, benoemd tot bevelhebber van het Operatietheater Zuid. Halsey, bekend om zijn kernachtige uitdrukkingen, vond dit de „rotste karwei waarmee men hem ooit had opgescheept“. De beslissing, Guadalcanal te houden of te evakueren, moest door hem genomen worden. Vandergrift, hierover gekonsulteed, meende dat men de zaak nog redden kon mits meer versterkingen en een offensiever optreden van de vloot. Halsey beloofde alle middelen in te zetten waarover hij kon beschikken. Die waren ondertussen behoorlijk versterkt met:

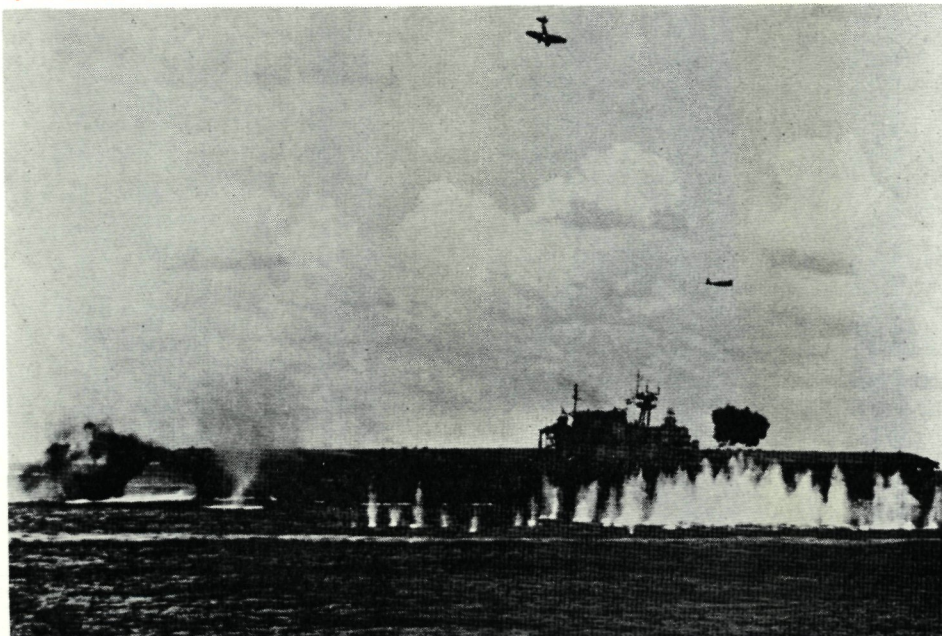
- de nieuwe, snelle slagkruiser South-Dakota, van 36.000 ton, ruim van DCA voorzien.
- 6 kruisers, 2 torpedobootjagers, 24 duikboten en een groep MTB's.
- 90 duikbommenwerpers, 75 jagers en 2 flottieltjes B-17 bommenwerpers.

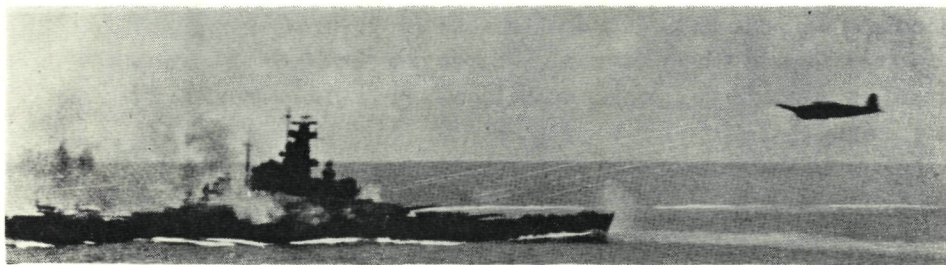
Bovendien werd de CV Enterprise in allerhaast hersteld, zodat het vliegdekschip, vergezeld van de South-Dakota en 9 torpedobootjagers, op 16 oktober uit Pearl Harbor naar het zuiden kon vertrekken.

HET MAROEJAMA - OFFENSIEF.

Generaal Hyakoetake, die men gebrek aan initiatief verwijt, krijgt de hulp van generaal Maroejama. Deze laatste kan beschikken over nieuwe troepen. Op 23 oktober beginnen de Japanners de stormloop op de Matanikaoe-linie, voorafgegaan door een luchtaanval op Henderson Field, waar de VS-jacht 20 Zero's neerschiet. De Japanse infanterie wordt door de artillerie van Kol. Del Valle in de pan gehakt. Om 18.00 uur komt een tweede aanval, ditmaal door tanks gesteund. Opnieuw treedt het Amerikaans veldgeschut in aktie en decimeert de Japanners. Op 24 oktober, om 21.30 uur, stormen de troepen van Maroejama naar voor tegen de Amerikaanse posities aan de Loenga. Vandergrift wordt nu gedwongen zijn reserves in te zetten. Op 25 oktober verzamelt Maroejama de hem overblijvende troepen voor een banzaï-aanval, die doodloopt op een preciese artillerieversperring en de verbeten verdediging van de Mariniers. Tijdens het Maroejama-offensief verliezen de Japanners bij de 4.000 man. Bovendien worden bij luchtgevechten 114 vliegtuigen neergeschoten tegen een verlies van 14 voor de Amerikanen.

C.V. HORNET aangevallen door duikbommenwerpers en torpedovliegtuigen tijdens de operatie van Santa-Cruz op 26 oktober 1942.





SOUTH-DAKOTA aangevallen door Japanse vliegtuigen (Kate) tijdens de slag van Santa-Cruz

Plannen en aanwezige strijdkrachten.

JAPAN

Te samen en gesynchroniseerd met de Maroejama-aanval, zal de Japanse vloot een grootscheepse operatie uitvoeren om de Amerikaanse versterkingen te verbieden. Het begin van deze interventie moet samenvallen met de herovering van Henderson Field door de troepen van generaal Maroejama. In het vooruitzicht van dat offensief heeft vice-admiraal Kondo het bevel ter zee over de Gekombineerde Vloot van vice-admiraal Nagoemo overgenomen. Het plan voorziet dat Kondo, tijdens de Maroejama-aanval naar het zuiden zal komen om er de Amerikaanse vloot op te zoeken die, volgens de inlichtingen, nog slechts over één vliegdekschip beschikt.

Op 23 oktober, tijdens dat offensief van Maroejama, krijgt Kondo tot driemaal toe het bevel tot Guadalcanal te naderen; bevel dat telkens wordt herroepen. Yamamoto, die te Truk de gehele operatie koördoneert, verliest er zijn geduld bij. Hij vreest voor brandstofgebrek van de vloot en laat het hoofdkwartier van Rabaul weten dat hij de oorlogschepen zal terugtrekken, zo Henderson Field niet binnen korte tijd genomen wordt.

VERENIGDE STATEN

De voorbereidingen van het Japanse offensief zijn de Amerikanen niet onbekend gebleven. Om die operatie op te vangen, stoomt schout-bij-nacht Kinkaid met drie Task Forces naar de Salomons. Hij heeft Santa Cruz bereikt, wanneer watervliegtuigen van de basis op Espiritu Santo, de Japanse vloot signaleren die zich schijnt terug te trekken. Hiervan op de hoogte gebracht, geeft Halsey, die te Nouméa zijn hoofdkwartier heeft gevestigd, één enkele richtlijn: „Attack, I repeat, attack!”.

TEGENOVER ELKAAR STAANDE STRIJDMACHTEN.

Japanse aéronavale strijdkrachten, onder vice-admiraal Kondo.

- 1) aanvalsgroep, onder vice-admiraal Nagoema :
 - 2 zware vliegdekschepen : Shokakoe, Zoeikakoe (samen 133 vliegtuigen) ; 1 licht vliegdekschip : Zoeiho (24 vliegtuigen) ; 1 zware kruiser en 8 torpedobootjagers
- 2) voorhoede van de aanvalsgroep, onder schout-bij-nacht Abe :
 - 2 slagkruisers : Hiei, Kirishima ; 3 zware kruisers, 1 lichte kruiser en 7 torpedobootjagers
- 3) vooruitgeschoven strijdmacht, onder vice-admiraal Kondo :
 - 1 vliegdekschip : Joenjo (55 vliegtuigen) ; 4 zware kruisers, 1 lichte kruiser en 6 torpedobootjagers
- 4) steungroep, onder schout-bij-nacht Koerita :
 - 2 slagkruisers : Kongo en Haroena
- 5) verkenningsgroep, onder vice-admiraal Komatsoe :
 - 12 duikboten
- 6) bombardementsgroep voor Guadalcanal, onder vice-admiraal Mikawa :
 - a) aanvalsgroep, onder vice-admiraal Mikawa :
 - 1 zware kruiser en 3 torpedobootjagers
 - b) bombardementsgroep, onder schout-bij-nacht Takama :
 - 1 lichte kruiser en 1 torpedobootjager
- 7) aan wal gestationeerd vliegwezen, onder vice-admiraal Koesaka :
 - te Rabaul en Boeka : ongeveer 220 vliegtuigen.

Amerikaanse interventiestrijdmacht, onder vice-admiraal Halsey te Nouméa. Het bevel ter zee wordt waargenomen door schout-bij-nacht Kinkaid.

- 1) Task Force 16, onder schout-bij-nacht Kinkaid :
1 vliegdekschip : Enterprise (83 vliegtuigen) ; 1 slagkruiser : South Dakota, 1 zware kruiser, 1 lichte kruiser en 8 torpedobootjagers.
- 2) Task Force 17, onder schout-bij-nacht Murray :
1 vliegdekschip : Hornet (88 vliegtuigen) ; 2 zware kruisers, 2 lichte kruisers en 5 torpedobootjagers.
- 3) Task Force 64, onder schout-bij-nacht Lee :
1 slagkruiser : Washington ; 1 zware kruiser, 2 lichte kruisers en 6 torpedobootjagers.
- 4) Task Force 63 (vliegwezen aan de wal gestationeerd), onder schout-bij-nacht Fitch :
op Henderson Field : 60 vliegtuigen ; op Espiritu Santo : 111 vliegtuigen en op Nieuw Caledonië : 101 vliegtuigen.

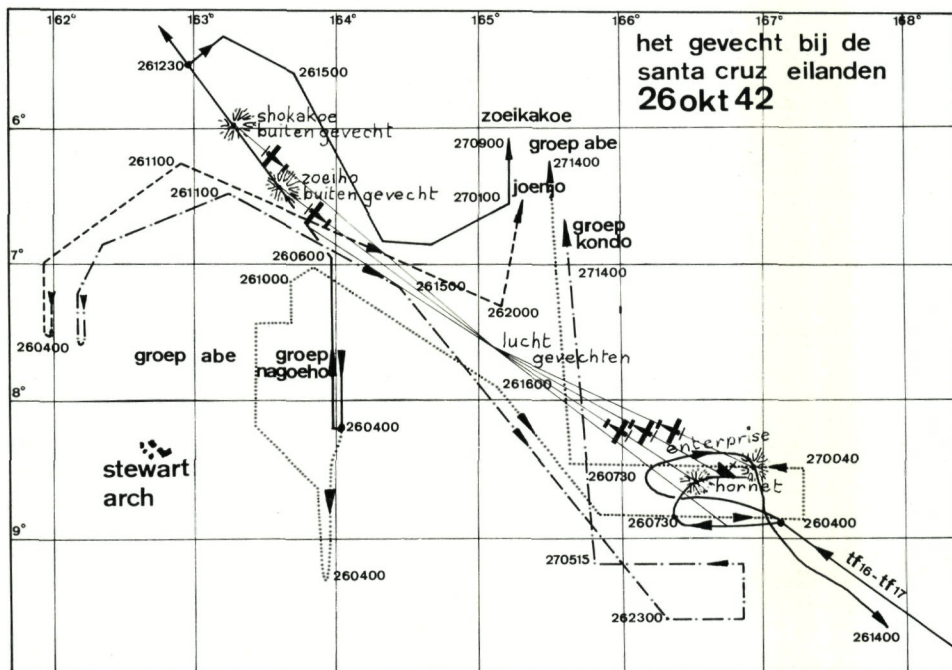
Het gevecht.

Op 25 oktober, om 01.30 uur, krijgt Yamamoto het nieuws dat Henderson Field, door de troepen van Maroejama, werd veroverd. Hij geeft de Gekombineerde Vloot bevel tot Guadalcanal te naderen en de USN op te zoeken. Om 06.30 uur krijgt hij een nieuw bericht, dat hem laat weten dat het vliegveld nog steeds in Amerikaanse handen is. Het is nu moeilijk geworden om de bevelen te herroepen, zonder bij de vloot verwarring te stichten. Om 12.00 uur signaleert een Amerikaanse luchtverkenning de aanwezigheid van twee vijandelijke vliegdekschepen op 360 mijl ten Z.O. van de strijdmacht van Kinkaid. De Japanners, van hun kant, ontdekken alleen de aanwezigheid van TF 64.

Kinkaid stuurt 41 Dauntless, met zware bommen bewapend, naar de vijand. Zij vinden de Japanse schepen niet en verliezen 6 toestellen door brandstofgebrek. Ondertussen worden de vooruitgeschoven strijdmachten van Kondo zonder succes door vliegende fortent B-17 aangevallen.

Op 26 oktober, om 01.05 uur, besluit Yamamoto, die nog steeds hoopte op de verovering

lezen «groep nagoema» i.p.v. «groep nagoeho»



van Henderson Field, zijn schepen rechtsomkeer te doen maken en de operatie af gelasten. Nagoemo laat toch verscheidene luchtverkenningen, vanaf zijn twee vliegdekschepen vertrekken. Iets voor dageraad, om 05.00 uur, lanceert de Enterprise 16 Dauntless die, om 06.30 uur, op de voorhoede van de aanvalsgroep (schout-bij-nacht Abe) komen. Een andere verkenningsgroep signaleert, om 06.50 uur, de vliegdekschepen van Nagoemo op minder dan 200 mijl van de USN. Om 07.40 uur vallen de Amerikaanse vliegtuigen de groep van Nagoemo aan en stellen de Zoeiho buiten gevecht, door zijn vliegdek te vernielen.

De Japanners hebben ondertussen de Hornet ontdekt en om 07.00 uur lanceren de Shokakoe en de Zoeiho aanvalsgolven. Een tweede groep vliegtuigen wordt klaargemaakt terwijl de Joenjo de plaats van de beschadigde Zoeiho inneemt. Deze golf vertrekt om 08.12 uur. De Amerikanen lanceren hun tweede aanvalsgolf om 07.40 uur, vanaf de Hornet. 16 vliegtuigen vertrekken, eveneens van de Hornet, om 08.15 uur. Om 08.57 uur wordt de Japanse aanval geïdentificeerd op 45 mijl van TF16 en TF17. De schepen maken zich klaar om die aanval op te vangen. De dekken worden ontruimd en de brandstofleidingen voor de bevoorrading van vliegtuigen met CO2 gevuld. Om 09.00 uur kan de Enterprise zich verschuilen in een regenbui zodat de Hornet, onbeschut, fataal de vijand tot zich trekt. Om 09.10 uur vallen duikbommenwerpers de Hornet aan die een treffer krijgt, terwijl twee „near-misses” scheuren in de romp veroorzaken. Een Val stort neer op het vliegdek. De twee bommen die hij aan boord had, ontploffen en stichten brand. Iets later wordt een aanval van torpedovliegtuigen eveneens met succes bekroond. De Hornet krijgt twee torpedo-inslagen ter hoogte van de machinekamers en ligt nu gestopt met 8° slagzij. Om 09.20 uur houdt de aanval op. De Hornet is zwaar beschadigd maar het energieke optreden van de reddingsploegen laat de hoop bestaan het schip nog te kunnen redden.

Om 09.25 uur komen de Amerikaanse aanvalsgolven boven de Japanse vliegdekschepen. Niettegenstaande het verbeteren verweer van de Japanse jacht, slagen zij er in de Shokakoe met drie bommen buiten gevecht te stellen. De torpedobootvliegtuigen van de Hornet vinden de Japanse vliegdekschepen niet en moeten hun projectielen op sekundaire doelen lanceren, waarbij zij de kruiser Chikoma beschadigen. De aanvalsgolf van de Enterprise heeft ook geen geluk en valt de Kirishima zonder succes aan.

Aan boord van de Hornet schijnt men de toestand meester te worden. De kruiser Northampton manoeuvreert om het vliegdekschip op sleeptouw te nemen, terwijl twee torpedobootjagers de branden helpen bestrijden. Op het ogenblik dat de sleeptros zal worden overgegeven, valt een Japanse bommenwerper de Hornet aan. Ten gevolge hiervan, mislukt het maneuver van de Northampton. Om 10.00 uur wordt de Enterprise door de Japanse duikboot I-21 aangevallen. Het vliegdekschip kan de waaier torpedo's ontwijken. De DD Porter is minder gelukkig en wordt getroffen. Hij zal later, door de Amerikanen zelf, met kanonvuur worden gezonken. Een tweede Japanse golf bereikt de Enterprise om 10.10 uur, plaats drie bommen op doel maar richt geen grote schade aan. Om 11.21 uur komt een aanval, vertrokken van de Joenjo, die de Enterprise, South Dakota en de San Juan licht beschadigen.

De Enterprise neemt zijn vliegtuigen terug aan boord en trekt zich terug. De Northampton slaagt er in om de Hornet, om 13.30 uur, op sleeptouw te nemen en zo nog 3 knopen goed te maken. Om 15.15 uur komt een nieuwe Japanse aanval van 12 torpedovliegtuigen. De Hornet wordt opnieuw getroffen en maakt nu 14° slagzij. Om 17.02 uur komt de laatste groep van de Joenjo en plaatst een bom op doel wat de branden opnieuw in alle hevigheid doet uitbreken. De Hornet wordt opgegeven. De DD Mustin krijgt bevel het vliegdekschip af te maken. Drie torpedo's treffen de Hornet die blijft drijven. Een andere DD plaatst zes torpedo's op het vliegdekschip dat nog meer slagzij maakt maar nog steeds niet zinkt. Japanse verkenningsvliegtuigen melden de toestand van de Hornet aan Kondo die er de groep van Abe op af stuurt. De Hornet wordt verder onder kanonvuur genomen door de DD Anderson en Russell. Bij de aankomst van de schepen van Abe moeten zij op de vlucht gaan. De Japanners stellen vast dat zij het vliegdekschip niet kunnen buit maken en zinken het met vier torpedo's.

Gedurende de nacht wordt de Japanse vloot die zich op Truk terugtrekt, door 2 Catalina's aangevallen, die een torpedobootjager zwaar beschadigen.

Op de terugweg naar Nouméa worden de USN-schepen aangevallen door Japanse duikboten. In de daardoor ontstane verwarring komt de South-Carolina in aanvaring met een torpedo bootjager en loopt lichte schade op.

Resultaten en besluit.

BIJ DE JAPANNERS :

twee vliegdekschepen ernstig en een licht beschadigd ;
een zware kruiser en twee torpedobootjagers beschadigd ;
100 vliegtuigen verloren waarbij de laatste ervaren piloten die Japan nog bezat, gedood werden.

BIJ DE AMERIKANEN :

een vliegdekschip en een torpedobootjager gezonken ;
een slagkruiser, een vliegdekschip, een lichte kruiser en een torpedobootjager licht beschadigd ;

74 vliegtuigen verloren waarvan 54 niet door vijandelijke actie.

BESLUIT

De Japanse terugtocht werd niet door een Amerikaanse overwinning op zee veroorzaakt, maar wel door de mislukking van het XVIIe Leger in zijn aanvallen op de verdediging van Henderson Field.

Taktisch hebben Amerikanen de gevechten op zee verloren. Strategisch echter viel de toestand in hun voordeel uit. Na de zeeslag beschikte Halsey nog slechts over één vliegdekschip terwijl de scheepswerven niet in staat waren in korte tijd voor vervanging te zorgen. (Vergeten we niet dat de Hornet pas in de vaart was toen hij gezonken werd) (7). Voor Yamamoto echter was de toestand bijna hopeloos. De Keizerlijke Vloot had een groot aantal vliegtuigen verloren. Bovendien bleven er bijna geen ervaren piloten meer over. Het zou twee jaar duren vooraleer Japan opnieuw over efficiënte aéronavale strijdkrachten zou beschikken, die echter nooit de kwaliteit zouden bezitten van de bij de Koraalzee, Midway en Santa Cruz verloren gegane bemanningen. De Amerikanen daarentegen hadden een duidelijke voorsprong genomen bij de vorming van piloten en de aanbouw van nieuwe vliegtuigen.

De Japanse gekombineerde aanval was gestrand op de hardnekkigheid van de Mariniers en het moedig verweer van de Task Forces van Kinkaid. Guadalcanal was eens te meer gered maar ten koste van zware offers.

DE ZESLAGEN BIJ GUADALCANAL - 12 - 15 NOVEMBER 1942

Toestand op de vooravond van de gebeurtenissen.

JAPANESE HARDNEKKIGHEID

Na het gevecht bij Santa Cruz was het Keizerlijke Hoofdkwartier er ditmaal van overtuigd dicht bij de beslissing geweest te zijn. Alleen het mislukken van de landoperaties wordt verantwoordelijk gesteld voor het ongunstig verloop van het offensief. Omdat men er dit keer zeker van is, dat de Amerikanen op het einde van hun krachten gekomen zijn, besluit men het nog eens te proberen. In die zin worden versterkingen aangebracht. De XXIIe en XXIIe Luchtvloten, komende van de Mariannen - respektievelijk de Marshallarchipel, vervangen de XXVe (of wat er nog van over bleef). De Marine wordt bereid gevonden, om de slagkruisers Hiei en Kirishima permanent in het gebied van de Salomons te laten. De troepen van Hyakotake worden met de Hiroshima-divisie en een regiment infanterie aangevuld.

HET AMERIKAANSE NOVEMBER - OFFENSIEF

Aan Amerikaanse zijde wil men op 1 november het offensief hervatten. Op 30 oktober wordt door de kruiser Atlanta en vier torpedobootjagers, een belangrijke versterking aan artillerie aangevoerd. Op 1 november beschieten de DD Fletcher, O'Bannon en Radford de Japanse posities. Om 08.30 uur van dezelfde dag vallen de Amerikanen aan over de Matanikaoe. De gevechten zijn zeer hevig. Elke Japanse stelling dient afzonderlijk bestormd te worden. Op 3 november dienen de Mariniers zelfs tot de enige bajonetstormloop van de campagne over te gaan om vooruitgang te kunnen boeken.

Het offensief in de richting van de dorp Kokoembona en de artilleriestellingen in de omgeving ervan, wordt door een Japanse tegenaanval gebroken. De Mariniers moeten zich zelfs terugtrekken. Dank zij een landing van het 7e Regt en de tussenkomst van de kruisers San Francisco en Helena, kan de toestand gered worden. De Japanse verdedigers van deze sektor worden omsingeld en bij de daaropvolgende zuiveringsoperatie worden 450 Japanners gedood bij een verlies van 40 Mariniers. Het succes van Vandergrift verplicht Hyakotake er nu toe, in aller haast versterkingen aan te voeren.

7. Het eerste vliegdekschip van die naam werd gezonken bij de slag bij Midway.

Tegenover elkaar staande strijdmachten (voor het geheel van de gevechten bij Guadalcanal).

Japanse strijdmacht, onder vice-admiraal Kondo (bevel ter zee)

- 1) strijdmacht van vice-admiraal Abe :
 - a) 2 slagkruisers : Hiei (a/b Abe) en Kirishima.
 - b) eskortegroep van deze slagkruisers, onder schout-bij-nacht Kimoera: 1 lichte kruiser: Nagara ; 9 torpedobootjagers.
 - c) 2 vliegdekschepen, onder schout-bij-nacht Kakoeta : Joenjo en Hijo, met samen 95 vliegtuigen.
 - d) steungroep van de vliegdekschepen, onder vice-admiraal Koerita : 2 slagkruisers : Kongo, Haroena en 1 zware kruiser : Tone.
- 2) strijdmacht van vice-admiraal Kondo :
2 zware kruisers : Atago, Takao ; 1 lichte kruiser : Sendai en 5 torpedobootjagers.
- 3) invasie- en bombardementstrijdkrachten van vice-admiraal Mikawa :
 - a) steungroep, onder vice-admiraal Mikawa : 2 zware kruisers : Chokai, Kinoegasa ; 1 lichte kruiser : Isoezoe en 2 torpedobootjagers.
 - b) bombardementsgroep, onder schout-bij-nacht Nishimoera : 2 zware kruisers : Soezoeja, Maja ; 1 lichte kruiser : Tenrio en 4 torpedobootjagers.
 - c) versterkingsgroep, onder schout-bij-nacht Tanaka : 10 torpedobootjagers en 11 transporten.
- 4) verkenningstrijdmacht van vice-admiraal Komatsoe :
14 duikboten.
- 5) vliegwezen aan wal gestationeerd onder vice-admiraal Komatsoe :
Xle Luchtvloot te Rabaul en op de Noordelijke Salomons : samen 215 vliegtuigen.

Amerikaanse strijdmacht, onder vice-admiraal Halsey (te Nouméa) :

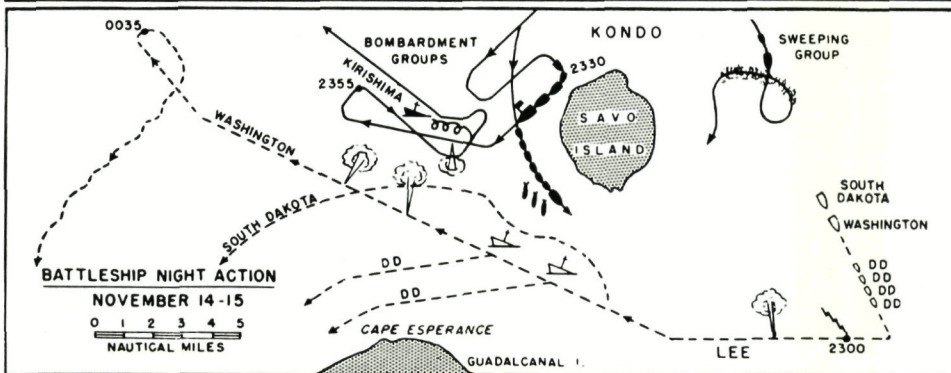
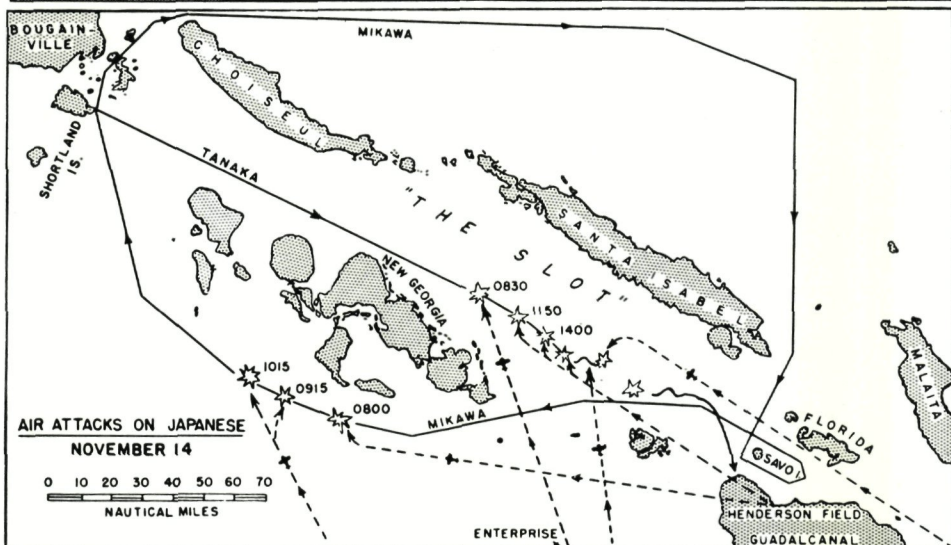
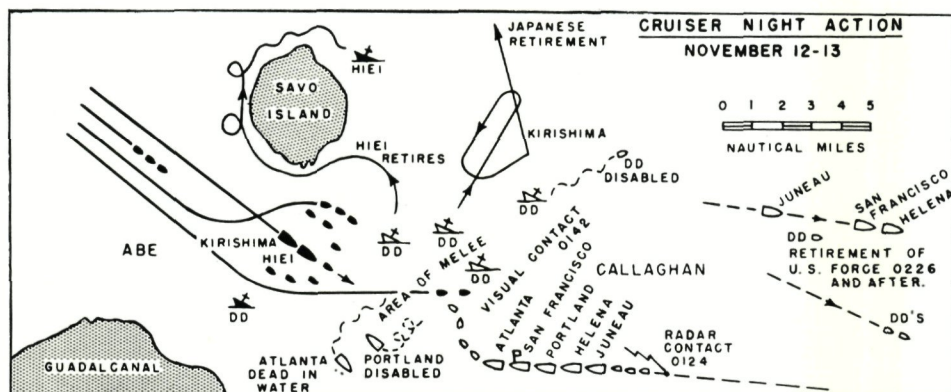
- 1) Task Force 67 (landingstrijdmacht), onder schout-bij-nacht Turner :
 - a) Task Group 67-4, onder schout-bij-nacht Callaghan : 5 zware kruisers : San Francisco (a/b Callaghan), Pensacola, Portland, Helena, Juneau en 10 torpedobootjagers.
 - b) Task Group 67-1 (transportgroep gedekt door TG 67-4), onder schout-bij-nacht Turner : 4 transporten, waaronder de AP Mac Cawley (a/b Turner).
 - c) Task Group 62-4, onder schout-bij-nacht Scott : 1 lichte kruiser : Atlanta en 4 torpedobootjagers.
 - d) transportgroep deel uitmakend van TG62-4 : 3 transporten.
- 2) Task Force 16, onder schout-bij-nacht Kinkaid :
1 vliegdekschip : Enterprise (79 vliegtuigen) ; 1 zware kruiser : Northampton ; 1 lichte kruiser : San Diego en 6 torpedobootjagers.
- 3) Task Force 64, onder schout-bij-nacht Lee :
2 slagkruisers : Washington (a/b Lee), South Dakota en 2 torpedobootjagers.
- 4) Task Force 63 (vliegwezen aan wal gestationeerd), onder schout-bij-nacht Fitch :
op Henderson Field : 93 vliegtuigen en op Espiritu Santo : 111 vliegtuigen.

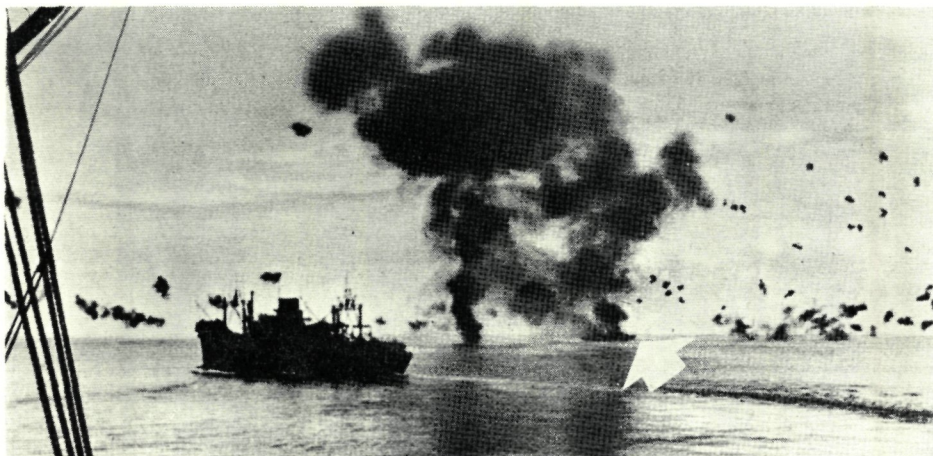
EERSTE ZEESLAG BIJ GUADALCANAL - 12 - 13 NOVEMBER 1942

Plannen en aanwezige strijdkrachten.

JAPAN

De mislukking van het Maroejama-offensief en de gevechten van 1 en 2 november vereisen opnieuw een uitgebreide operatie om de Japanse effectieven op Guadalcanal aan te vullen. Hyakoetake wil de Hiroshima-divisie en haar zwaar materieel met transporten naar Guadalcanal laten brengen, in plaats van hiervoor de „Tokio-express” te gebruiken. Yamamoto gaat hiermee akkoord en concentreert grote delen van de Gekombineerde Vloot rondom Rabaul om die versterking - volgens het ons reeds vertrouwde schema - te omlijsten. De landing moet gepaard gaan met een uitgebreid scheepsbombardement op de Amerikaanse posities terwijl een krachtige dekkingstrijdmacht de USN moet engageren. Op 10 november wordt een Amerikaans konvooi gesignaleerd ten N. van San Cristobal. Kondo die met de Japanse interventiestrijdmacht ten N. van Santa Isabel kruist, stuurt vice-admiraal Abe met de slagkruisers Hiei en Kirishima en hun eskortegroep uit, om de transporten aan te vallen. Om aan alle mogelijke vliegtuig- en onderzeeëraanvallen te kunnen weerstaan, stelt Abe zijn lichte kruiser en 6 torpedobootjagers cirkelvormig op rond de slagschepen, terwijl een groep van 3 DD de achterhoede vormen en nog 2 DD





SAN FRANCISCO getroffen tijdens de luchtaanvallen van 12 november, waarbij zijn radar en vuurleiding werden beschadigd.

als verkenner voorop gestuurd worden. Dit eskader vaart in de morgen van 12 november vanuit de Shortland-eilanden af naar Guadalcanal.

AMERIKANEN

De VS-inlichtingen melden belangrijke vlootconcentraties in de omgeving van Rabaul. Bovendien wijst een intensifiëren van de activiteit van de „Tokio-express” op een nakend Japans offensief.

Twee konvooien, met het 181e Regt Infanterie aan boord, en onder bevel van schout-bij-nacht Turner, zijn op weg naar Guadalcanal. Zij zullen gedekt worden door twee Task Forces, die eventuele Japanse aanvallen moeten verhinderen. Turner verwacht een ontmoeting met de Japanse invasie- en dekkingsvloot. Hij wil de troepen aan land zetten en dan zijn transporten buiten gevaar brengen, vooraleer de Japanners Guadalcanal bereiken. Hij laat de Task Forces van Kinkaid en Lee achter zich en stoomt op volle kracht naar Guadalcanal. Op 11 en 12 november komen de konvooien ter hoogte van Lunga Point voor anker.

De schepen van Turner zijn echter door de vijand ontdekt geworden en moeten aanhoudende luchtaanvallen doorstaan. Een neerstortend vliegtuig vernielt de vuurleiding en de radar van de San Francisco. Turner wordt verwittigd van de aankomst van de strijdmacht van Abe en trekt zijn transportschepen terug.

Het gevecht.

Abe besluit ten Z. van Savo te passeren. In de avond van 12 november signaleert het verkenningsvliegtuig van de Hiei, de aanwezigheid van een dozijn Amerikaanse oorlogsschepen, ter hoogte van Lunga Point.

Om 22.00 uur komt Callaghan (in bevel over TG67-4 en TG 62-4), die de transporten tot in volle zee had geëskorteerd, terug naar de „Iron Bottom Sound”. Hij plaatst zijn schepen in kiellinie met de kruisers in het midden, terwijl de torpedobootjagers voor en achter de kruisers plaatsvatten.

Dank zij hun uitstekende uitkijken, zien de Japanners hun tegenstander het eerst. Zij maken zich voor de strijd klaar terwijl beide eskaders mekaar naderen met een relatieve snelheid van 40 knopen. Om 01.24 uur ontdekt de radar van de Helena de vijand in Z.W. op 14 mijl. De Amerikanen verleggen hun koers naar N.W. De uitoefening van de controle over het gevecht zal voor Callaghan een moeilijke taak worden. De San Francisco beschikt niet over radar en moet voortdurend van de Helena en van de DD O'Bannon informatie over de radio krijgen. Om 01.41 uur ziet de DD Cushing als eerste schip in de formatie, twee Japanse torpedobootjagers die hem op 1,5 mijl de koers afsnijden. Om een aanvaring te vermijden, moet de Cushing brusk over bakboord draaien. Hij geeft de contactmelding door aan alle Amerikaanse schepen. Om 01.42 uur zijn alle Japanners

op de hoogte van het incident terwijl de achterste schepen van het Amerikaans eskader pas om 01.49 uur het bericht doorkrijgen. Deze 7 minuten zijn voor Abe voldoende, om zijn meer gegroepeerde formatie over bakboord te laten zwenken, zodat hij tegenover Callaghan de „T kruist”. Deze laatste kan geen onmiddellijke maatregelen treffen omdat zijn schepen de kontaktmelding van de Cushing aan elkaar doorgeven en zo de radio-verbinding bezetten.

Om 01.50 uur richten de Japanners hun projectoren op de vijand, die ondertussen in hun dispositief is gedrongen en het vuur opent naar beide zijden. De VS-schepen zijn door Japanners omgeven en kunnen hun geschut niet concentreren. De torpedobootjager Joedachi en de opbouw van de Hiei worden getroffen, terwijl de Japanners de Atlanta, gevangen in hun zoeklichten, zwaar beschadigen. Schout-bij-nacht Scott en de kommandant van de Atlanta worden hierbij gedood. De Hiei stelt met enkele salvo's de Cushing buiten gevecht. De torpedobootjagers van Abe lanceren hun torpedo's, waarvan tenminste één de Atlanta treft. De USN-kruiser kan geen vaart meer lopen en staat in brand. De DD Laffey mitrilleert de brug van de Hiei en probeert daarna te vluchten. Een salvo van de slagkruiser doet hem ontploffen.

Het gevecht verloopt in de grootste verwarring. Aan beide zijden is alle coördinatie zoek. De schepen manoeuvreren en vechten op eigen initiatief, waarbij zowel vriend als vijand wordt beschoten. Om hieraan te ontkomen beveelt Callaghan het vuur te staken. Op dat ogenblik bevindt de DD O'Bannon zich zo dicht bij de Hiei dat de slagkruiser hem niet raken kan omdat hij zijn 355 mm-kanonnen niet lager kan richten. De bemanning van de O'Bannon ziet dat een projectiel - waarvan men niet kon achterhalen wie het afvuurde - de Hiei treft, die ineens door vlammen wordt omgeven.

Abe die, zoals Callaghan, een einde wil maken aan de verwarring, beveelt alle Japanse schepen koers te zetten naar N.W. De Amerikanen openen opnieuw het vuur. De San Francisco treft met een ongelukkig salvo de Atlanta en richt daarna zijn geschut op de Hiei, duidelijk zichtbaar door de vele branden aan boord. De Kirishima mengt zich nu in de strijd en engageert de San Francisco. Een Japanse torpedobootjager dringt tussen de Amerikaanse schepen door en mitrilleert de brug van de San Francisco, waarbij schout-bij-nacht Callaghan sneuvelt. De Portland wil de San Francisco ter hulp komen maar wordt door een torpedo getroffen die zijn achterschip afrukt. Stuurloos geworden, begint de kruiser cirkels in het water te beschrijven. De Juneau krijgt een torpedo in het voorschip en moet zich terugtrekken. De Amerikaanse torpedobootjagers proberen de Hiei af te maken maar moeten zware tol betalen. De DD Barton wordt door twee torpedo's getroffen en breekt middendoor. De Japanners concentreren hun vuur op de DD Monssen en stellen hem met 37 treffers buiten gevecht. De DD Sterrett wordt in brand geschoten. De Cushing moet verlaten worden, na opnieuw geraakt te zijn.

De Japanse torpedobootjager Akatsoeki wordt in brand geschoten. Om 03.00 uur laat Abe het gevecht afbreken. De Atlanta, na eerst op sleeptouw genomen te zijn, zinkt in de namiddag. De San Francisco, de Juneau en de Helena trekken zich naar het O. terug maar worden door de Japanse duikboot I-26 aangevallen, waarbij de Juneau ontploft. Bij het aanbreken van de dag stijgen vliegtuigen op van Henderson Field, die de Hiei vinden en hem met een bom en vier torpedo's treffen. Om 14.30 uur voeren de Amerikanen een nieuwe luchtaanval uit maar slagen er niet in de Hiei, die nu stil op het water ligt, te zinken. In de late namiddag stuurt de Enterprise zijn vliegtuigen er op af. Opnieuw door een torpedo getroffen, wordt de slagkruiser door zijn eigen bemanning tot zinken gebracht.

Resultaten en besluit.

BIJ DE JAPANNERS :

een slagkruiser en twee torpedobootjagers gezonken, drie torpedobootjagers zwaar beschadigd.

BIJ DE AMERIKANEN :

een zware, een lichte kruiser en vier torpedobootjagers gezonken, twee zware kruisers en twee torpedobootjagers zwaar beschadigd.

BESLUIT :

Alhoewel de Amerikaanse verliezen veel groter zijn dan die van de vijand, kan het gevecht bezwaarlijk een grote Japanse overwinning genoemd worden. De zending van Abe, het bombarderen van Henderson Field, kon niet uitgevoerd worden.

Het feit dat Callaghan, op het kritieke ogenblik, niet over voldoende inlichtingen en verbindingen beschikte, moet grotendeels verantwoordelijk gesteld worden voor de benarde positie, waarin zijn schepen het gevecht moesten aangaan. De Amerikanen hadden echter het geluk, dat het Japans eskader, in het vooruitzicht van een bombardement op walinstellingen, voornamelijk van hoog-eksplosieve in plaats van perforante munitie was voorzien.

De door Turner toegepaste taktiek bleek succesvol. Niettegenstaande de zware verliezen aan schepen en manschappen, hadden de versterkingen voor Guadalcanal hun bestemming bereikt.

TWEEDE GEVECHT BIJ GUADALCANAL - 14 NOVEMBER 1942

Plannen en aanwezige strijdkrachten.

JAPAN

Het verlies van de Hiei verhindert Yamamoto niet, de operaties voort te zetten. De strijdmacht van Abe wordt door die van Mikawa vervangen, om in de volgende fase Henderson Field te neutraliseren. Drie groepen worden ingezet:

— het eskader van Mikawa (4 zware kruisers, 2 lichte kruisers, 6 torpedobootjagers) vertrekt van de Shortland-eilanden op 13 november, om 06.30 uur, en moet Henderson Field bombarderen.

— de versterkingsgroep van Tanaka (10 torpedobootjagers en 11 transporten) zal, in de nacht van 14 op 15 november, 12.000 man en 10.000 ton materieel op Guadalcanal aan wal zetten.

— de strijdmacht van Kondo (2 slagschepen, 2 lichte vliegdekschepen, 2 zware en 2 lichte kruisers, 5 torpedobootjagers) moet voor luchtdekking zorgen en met zijn artillerie tussen beide komen, indien de versterkingen mochten bedreigd worden. Dit eskader vat post nabij het rif van Ontong Java, op 300 mijl ten N. van Guadalcanal.

AMERIKANEN

De verkenningsvliegtuigen van schout-bij-nacht Fitch ontdekken de groep van Tanaka op 13 november. Tegen de middag wordt de Enterprise gezien door een Japans vliegtuig, dat door de CAP (8) van Kinkaid wordt neergeschoten vóór het de Japanse vloot kan waarschuwen. Halsey beveelt Lee, met zijn twee slagkruisers (Washington en South Dakota) naar Savo te stomen, om de Japanners de weg af te snijden. De Enterprise kan niet volledig ingezet worden, omdat de averij, opgelopen bij Santa Cruz nog niet helemaal hersteld is en blijft ten Z. van Guadalcanal. Om 18.30 uur wordt een tweede Japanse groep gesignaleerd. Het besluit van Halsey om Lee naar Savo te sturen, is echter te laat gekomen. De slagkruisers kunnen pas rond 08.00 uur op 14 november de „Iron Bottom Sound” bereiken. Dit laat het eskader van Mikawa de vrije hand voor de kust van Guadalcanal. Mikawa detacheert de groep van Nishimoera om het bombardement uit te voeren. Gedurende een half uur beschieten 2 zware kruisers, 1 lichte kruiser en 4 torpedobootjagers de Amerikaanse posities. In die tijdsspanne worden een duizendtal hoog-eksplosieve projectielen afgevuurd. Twee MTB van Toelagi vallen de schepen van Nishimoera aan. Deze laatste breekt om 02.05 uur het bombardement af en voegt zich bij Mikawa. Het voltallige eskader keert door „The Slot” terug naar Shortland.

Het gevecht.

De door het Japanse bombardement op Henderson Field aangerichte vernielingen zijn belangrijk maar laten toch het gebruik van de startbaan toe. Op 14 november, om 07.00 uur, komen berichten binnen die twee Japanse groepen melden in „The Slot” op nog geen 150 mijl van Guadalcanal. Een groep van 20 vliegtuigen stijgt op van Henderson Field en valt om 08.00 uur de strijdmacht van Mikawa aan. Zij stellen - zonder eigen verliezen - de zware kruiser Kinoegasa en de lichte kruiser Isoezoe buiten gevecht.

De Enterprise stuurt, om 06.08 uur, twee Dauntless op verkenning en om 07.00 uur een aanvalsgolf van 17 vliegtuigen, die door de Dauntless naar doel zullen moeten geleid worden. Korte tijd nadat die laatste groep vertrok, melden de verkenningsvliegtuigen de positie van Mikawa. De twee Dauntless vallen om 09.15 uur aan en raken de Kinoegasa die begint te zinken. Om 09.50 uur komt de tweede groep van de Enterprise boven de

8. CAP : Combat Air Patrol : jachtvliegtuigen die permanent in de omgeving van het vliegdekschip patroelieren.

vijand. Hun aanval bezegelt het lot van de Kinoegasa en beschadigt de zware kruisers Chokai en Maja, de lichte kruiser Isoezoe en de torpedobootjager Michichio. De schepen van Mikawa, die na hun ontdekking door de Amerikaanse luchtverkenningen, „The Slot” verlieten, om ten W. van de Salomons te komen, bereiken hun ankerplaats bij Shortland. De Kinoegasa is gezonken en het eskader van Mikawa kan, wegens averij aan verscheidene schepen, niet meer ingezet worden bij het verder verloop van de strijd.

De versterkingsgroep van Tanaka wordt om 07.30 uur gesignaleerd. Henderson Field stuurt er 37 vliegtuigen op af die, om 11.50 uur, de aanval beginnen. De Amerikanen zenden nu golf na golf naar de transporten: om 12.45 uur, een 20-tal vliegtuigen van Henderson Field; om 13.50 uur, een andere groep van Henderson Field; om 14.30 uur, 15 B-17 bommenwerpers van Espiritu Santo en om 15.30 uur, 20 vliegtuigen van de Enterprise. De Hijo, die zich ten N. van Santa Isabel bevindt, probeert voor luchtdkking te zorgen. De Zero's kunnen echter weinig uitrichten tegen de ontketende VS-vliegers. De Amerikanen bezitten niet alleen de overmacht in de lucht maar voeren hun aanvallen met ware doodsverachting uit.

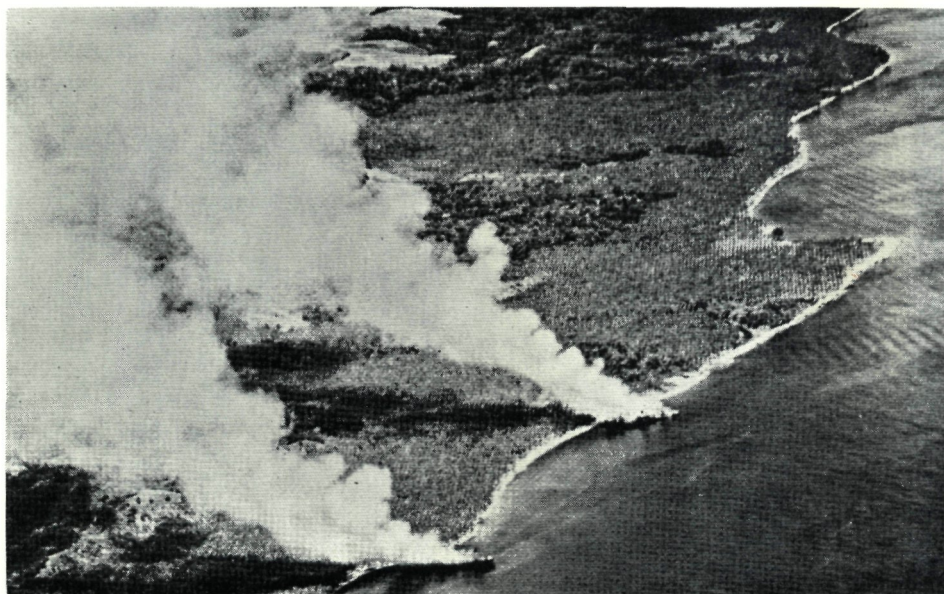
Tegen de avond heeft Tanaka 7 transporten, met elk ongeveer duizend man aan boord, verloren. De vier andere, waarvan er twee in brand staan, zetten hun weg voort naar Guadalcanal waar zij, in de buurt van Tassafaronga, proberen hun troepen aan wal te zetten. In de morgen van 15 november worden zij aangevallen door vliegtuigen van Henderson Field en onder vuur genomen door het Amerikaans veldgeschut en door torpedobootjagers. Zij worden alle in brand geschoten en stranden. Een groot deel van de troepen kunnen aan wal komen maar bijna alle voorraden worden door de Amerikanen op het strand vernield.

Resultaten en besluit.

BIJ DE JAPANNERS :

1 zware kruiser gezonken, 11 transporten gezonken of gestrand, 2 zware kruisers, 1 lichte kruiser en een tiental torpedobootjagers beschadigt.

Drie van de vier Japanse transportschepen die er in slaagden Guadalcanal te bereiken.



Van de 12.000 man en 10.000 ton materieel bereiken slechts 4.000 soldaten en 5 ton materieel Guadalcanal. De torpedobootjagers namen bij hun aftocht ongeveer 1.700 man terug mee. De verliezen aan soldaten worden op 4 à 5.000 geschat (9).

BIJ DE AMERIKANEN :

7 vliegtuigen verloren door vijandelijke actie.

BESLUIT :

De kompleksiteit van de plannen en de Japanse hardnekkigheid leidden tot een tragedie en de afslachting van de versterkingen. Maar de ware oorzaak van de dramatische nederlaag, moet gezocht worden in een verkeerde verhouding doel - middelen. De hoofdzending van Kondo was niet het bombarderen van Henderson Field, noch het vernietigen van de Amerikaanse interventiestrijdmacht, maar het aan wal brengen van de versterkingen. Tanaka voerde met algehele vrijheid van handelen het bombardement uit op Henderson Field maar liet zijn transporten praktisch zonder luchtdekking en alleen beschermd door torpedobootjagers, opereren onder een Amerikaanse luchtsuperioriteit. Daarbij diende zijn hardnekkig volhouden de Japanse zaak niet omdat de door hem aangevoerde troepen weinig of niets konden uitrusten bij gebrek aan logistieke middelen.

DERDE GEVECHT BIJ GUADALCANAL - 14 - 15 NOVEMBER 1942

Plannen en aanwezige strijdkrachten.

JAPAN

Terwijl Tanaka, niettegenstaande de enorme verliezen hem door de Amerikaanse luchtmacht toegebracht, zijn weg naar Guadalcanal voortzet, komt Kondo met de slagkruiser Kirishima, twee zware kruisers : Atago en Takao ; twee lichte kruisers : Nagara en Sendai en 9 torpedobootjagers, uit het N. naar Guadalcanal. Hij wil de voorgenomen landingen dekken en een nieuw bombardement op Henderson Field uitvoeren. Hij stuurt schout-bij-nacht Hashimoto, met de Sendai en de torpedobootjagers Ajanami, Oeranami en Shikanami, als verkenner vooruit en verdeelt zijn andere schepen in twee groepen :
— onder zijn bevel : de Kirishima, Atago en Takao, geëskorteerd door twee torpedobootjagers.

Onder bevel van schout-bij-nacht Kimoera : de Nagara en 4 torpedobootjagers.

AMERIKANEN :

Halsey heeft het inzetten van de Japanse slagschepen wel voorzien maar stuurt slechts met tegenzin de Washington en de South Dakota in de door duikboten verpeste wateren van de Salomons. Op 13 november stoomt Lee op naar Guadalcanal. Hij is te laat om Callaghan nog ter hulp te kunnen komen en blijft de hele dag van 14 november ten Z.W. van het eiland, om zijn aanwezigheid niet onnodig te verraden.

De naderende strijdmacht van Kondo wordt, in de namiddag van 14 november, door de USN-onderzeeër Trout zonder succes aangevallen. De Trout geeft de positie van het Japans eskader door. Om 16.00 uur signaleert een verkenningsvliegtuig de strijdmacht van Kondo op 150 mijl ten N. van Guadalcanal. Halsey geeft Lee het bevel de Japanse aanval af te slaan. Lee komt om 12.00 uur ten W. van Savo en dringt langs de noordkant van dit eiland, de „Iron Bottom Sound” binnen. Zijn schepen zijn in kiellinie opgesteld, met vooraan de torpedobootjagers Walke, Gwin, Preston en Benham ; gevolgd door de Washington en de South Dakota.

Het gevecht.

Om 22.10 uur ziet de vooruitgeschoven groep van Hashimoto, de strijdmacht van Lee en signaleert aan Kondo, de aanwezigheid van 2 kruisers en 4 torpedobootjagers. Hashimoto stuurt de DD Oeranami en Ajanami ten Z. van Savo, voor verdere verkenning. Kondo laat zich door de kontaktmelding van een zwakkere vijand niet afschrikken en wil deze laatste eerst vernietigen, alvorens het bombardement aan te vangen.

Lee die op 11 mijl ten N. van Savo is gepasseerd, laat, tot 22.52 uur, Z.-Z.W. sturen. Dan beveelt hij een koerswijziging naar W., om ten zuiden van Savo te komen. Om 23.00 uur ontdekt de radar van de Washington de vijand in N.-N.W. op 9 mijl. Om 23.13 uur zien de Amerikanen twee Japanse schepen. Om 23.17 uur openen de slagkruisers het vuur op de Sendai en de torpedobootjager Shikanami die, onder dekking van een rookgordijn, de vlucht nemen. Om 23.22 uur ontdekken de VS-torpedobootjagers, vooraan in de formatie, de

9. De vermelde cijfers zijn afkomstig van Historical Division, Dept. of the Army (zie bibliografie). Ondervragingen van Japanse officieren na de oorlog, geven : 3000 man ontscheept, 1000 man teruggebracht naar Shortland en 3000 man verloren.

Oeranami en de Ajanami. Een artillerieduel volgt, waarbij de Walke, Gwin en Preston buiten gevecht worden gesteld. De Japanners lanceren torpedo's die de Walke en de Benham treffen. Zij moeten worden verlaten. De twee andere Amerikaanse DD proberen zich terug te trekken.

Lee laat zijn slagkruisers N.W. sturen om de Gwin en de Preston te ontwijken terwijl de Sendai onder vuur wordt genomen. Om 23.48 uur verijdt de South Dakota zich van de Washington en komt dicht bij het naderend eskader van Kondo dat, om 24.00 uur, 34 torpedo's lanceert zonder doel te treffen. De Kirishima, Atago en Takao zijn nu ten O. van Savo gekomen en openen het vuur op de South Dakota, terwijl zij hun projectoren op de VS-slagkruiser richten. Dit laat Lee, op de Washington, toe zijn geschut te richten. De Kirishima wordt met negen 406 mm.- en een veertigtal 127 mm.-projectielen buiten gevecht gesteld. De South Dakota in zijn opbouw beschadigd, moet zich naar Z.W. terug-trekken. De Washington wijzigt, om 00.20 uur, zijn koers naar N.W. terwijl Kondo, onder bescherming van een rookgordijn. N.-N.O. laat sturen. De torpedobootjagers van Kondo achtervolgen de Washington maar slagen er niet in hem ernstige schade te berokkenen. Lee kan de achtervolgers van zich af schudden en vervoegt om 09.00 uur de South Dakota, op weg naar Nouméa. De Benham moet in de namiddag verlaten worden. De Gwin zal hem met kanonvuur tot zinken brengen.

Om 03.20 uur werd de Kirishima verlaten en gezonken. De bemanning werd door de Sendai en torpedobootjagers aan boord genomen.

Resultaten en besluit.

BIJ DE JAPANNERS :

een slagkruiser en een torpedobootjager gezonken ;
averij aan twee zware, een lichte kruiser en aan vier torpedobootjagers.

BIJ DE AMERIKANEN :

drie torpedobootjagers gezonken, zware averij aan een slagkruiser en een torpedobootjager.

BESLUIT :

Het gevecht tussen de slagkruisers, betekende het einde van de laatste Japanse poging om door een gekombineerde aanval, Guadalcanal te heroveren. Deze mislukking koste de Japanners in totaal : 2 slagkruisers, 1 zware kruiser, 3 torpedobootjagers en 11 transportschepen. Van de voorziene versterkingen kon slechts een derde aan wal gebracht worden met verlies van bijna alle materieel.

De Amerikanen hadden alle middelen waarover zij beschikten moeten inzetten, waarbij zij een zware kruiser, een lichte kruiser en zeven torpedobootjagers verloren. Het voornaamste resultaat dat zij aldus bekwamen, was dat de Japanners er niet meer zullen toe komen, grote vlooteenheden te gebruiken en dat zij bij de gevechten om Guadalcanal aan hun offensieve houding zullen moeten verzaken.

Voor de V.S. zal de versterking van de troepen op Guadalcanal kunnen doorgaan, zonder met een Japanse interventie ter zee te moeten afrekenen. De Loenga-perimeter kan door Vandergrift stevig uitgebouwd worden. De Mariniers kunnen nu a.h.w. met de rug naar de zee vechten en zullen de zenuwslopende bombardementen van Mikawa niet meer moeten doorstaan.

HET ZEEGEVECHT BIJ TASSAFARONGA - 30 NOVEMBER - 1 DECEMBER 1942

Toestand op de vooravond van de gebeurtenissen.

OFFENSIEF NAAR KOKOEMBONA

Na de zeegevechten bij Guadalcanal en de versterking met het 182e Regt Infanterie, neemt Vandergrift het offensief op, in de richting van het dorp Kokoembona. De VS-troepen steken op 18 november de Matanikaoe over en rukken op in twee richtingen : N.W. naar Point Cruz en Z.W. naar het binnenland. Op 20 november beveelt Hyakoetake de tegenaanval op de Amerikaanse N.W.-vordering. De artillerie en het vliegwezen van Vandergrift treden in actie en brengen het Japanse tegenoffensief tot stilstand. Op 23 november trekken de Japanners zich terug. De Mariniers en het 182e Regt bezetten nu stevige posities over de Matanikaoe, van waaruit, in januari 1943, het grote offensief zal kunnen starten om de campagne te besluiten.

Het Amerikaanse bevel stelt vast dat het nu het meesterschap in de lucht heeft veroverd.

Er blijft nog de taak om de Japanse versterkingen, die 's nachts met de „Tokio-express” worden aangevoerd, uit te schakelen. Kinkaid wordt door schout-bij-nacht Wright vervangen, die de opdracht krijgt met TF 67 een permanente bewaking rond Guadalcanal uit te voeren om eventuele Japanse versterkingen tegen te houden.

DE JAPANESE SITUATIE

De troepen van Hyakoetake op Guadalcanal lijden verschrikkelijk onder gebrek aan voedsel en geneesmiddelen. De verliezen opgelopen door het Amerikaanse Kokoembona-offensief (Battle of Point Cruz) en de slechte toestand van de troepen, vereisen een nieuw optreden van de vloot. De Marine heeft besef van het nutteloze van een dergelijke operatie en ziet reeds uit naar een tweede verdedigingslijn. Men begint de Centrale Salomons te versterken. Op Kolombangara en Nieuw Georgië worden vliegvelden aangelegd. Ondertussen bevoorraadt de „Tokio-express” de troepen op Guadalcanal door voedsel en geneesmiddelen in waterdichte vaten, nabij de door de Japanners gehouden stranden, in zee te werpen. Dit levert slechts weinig resultaat op. Het aandringen van Hyakoetake, die nog steeds gelooft de Amerikanen in een landgevecht te kunnen verslaan; doet Yamamoto tenslotte toestemmen in een nieuwe versterkingsoperatie.

Plannen en aanwezige strijdkrachten.

JAPAN

Het plan voorziet in twee noodzakelijkheden: het versterken van de Centrale Salomons en het aanvoeren van versterkingen op Guadalcanal door de torpedobootjagers van Tanaka die, op 29 november, om 00.45 uur, van Shortland vertrekken. Na een afleidingsmaneuver, zetten zij bij het aanbreken van de dag, op 30 november, koers naar Guadalcanal.

VERENIGDE STATEN

Halsey wordt door een Australische kustwachter, die de ankerplaats op de Shortlands bespioneerde, op de hoogte gebracht van het vertrek van 8 torpedobootjagers. TF67 vertrekt van Espiritu Santo en vaart op volle snelheid naar Guadalcanal. Wright laat, niettegenstaande de gesignaleerde aanwezigheid van duikboten, alle zigzag-maneuvers achterwege om op tijd te kunnen komen.

Vooraleer het bevel aan Wright over te geven, had Kinkaid een nieuwe tactiek uitgewerkt om, in het vooruitzicht van de taak van TF67, de fouten van zijn voorgangers niet te herhalen. Hij was van plan, in de volgende operaties, de watervliegtuigen van de kruisers als verkenner te gebruiken. Zij zouden eveneens instaan voor het verlichten van de vijand door het werpen van lichtfakkels. De DD moesten de formatie voorafgaan, om met hun torpedo's verrassingsaanvallen uit te voeren en zich dan op volle snelheid terug te trekken. De kruisers, op meer dan 5 mijl achter de torpedobootjagers, zouden het vuur openen op het moment dat de torpedo's de vijand bereiken.

AANWEZIGE STRIJKKRACHTEN

Japanse versterkingsgroep, onder schout-bij-nacht Tanaka:

6 torpedobootjagers: Naganami, Takanami, Koeroshio, Ojashio, Kagero, Makinami.

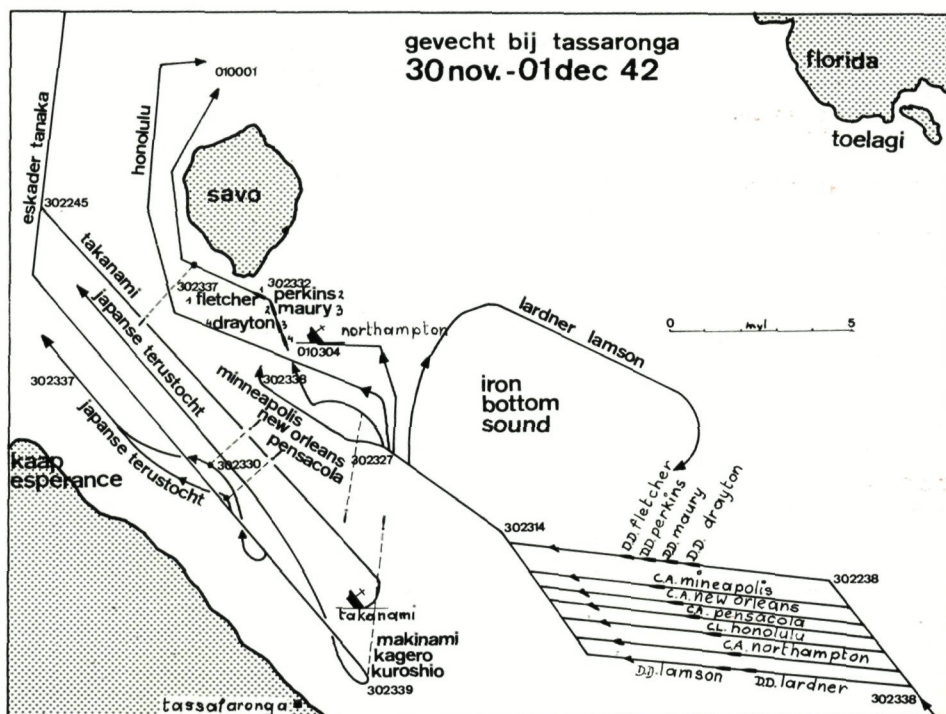
Amerikaanse interventiestrijdmacht (Task Force 67), onder schout-bij-nacht Wright.

4 zware kruisers: Minneapolis (a/b Wright), Pensacola, New Orleans, Northampton;
1 lichte kruiser: Honolulu en 6 torpedobootjagers: Fletcher, Perkins, Maury, Drayton, Lardner, Lamson.

Het gevecht.

Op 30 november, om 23.00 uur, komt Tanaka in de buurt van Tassafaronga. Hij is ingelicht over de aanwezigheid van een tiental VS-torpedobootjagers, ter hoogte van Lunga Point. De Japanse bevelhebber wil een treffen met de USN vermijden. Zijn schepen hebben zoveel mogelijk voorraden aan boord genomen en met dit doel een deel van hun munitie ontscheept. Alleen de Naganami (a/b Tanaka) en de Takanami beschikken over hun volledige bewapening. De andere schepen hebben slechts 8 i.p.v. de gebruikelijke 16 torpedo's aan boord. Bij hun aankomst ter hoogte van Tassafaronga, patroelieren de Naganami en de Takanami op 3500 yards vóór de andere torpedobootjagers, die de kust naderen om hun voorraden te ontscheppen.

Wright komt op een N.W.-koers naar Tassafarona. Hij heeft zijn schepen in kiellinie opgesteld (In tegenstelling met de door Kinkaid voorziene tactiek, waarvan hij niet geheel doordrongen was, dan wel ze niet geheel wenste toe te passen.) In de volgorde: Fletcher, Perkins, Maury, Brayton, Minneapolis, Pensacola, Honolulu, Northampton, Lamson, Lardner; draaien de schepen, om 22.38 uur, individueel naar een W.-lijke koers. Om



In bovenstaande cliché zijn enkele storende fouten geslopen. De aandachtige lezer zal echter wel opgemerkt hebben dat het moet zijn «gevecht bij tassafaronga» i.p.v. «slag bij tassaronga» en verder «terugtocht» i.p.v. «terustocht»

23.06 uur worden contacten gezien op 12 mijl door de radar van de Minneapolis. Wright beveelt opnieuw een individuele koerswijziging, zodat de Amerikaanse schepen, nu terug in kiellinie, N.W. voorliggen.

Om 23.20 uur lanceren de Fletcher en Perkins hun torpedo's en op het zelfde moment openen de kruisers van Wright het vuur. De Japanners, die niet over radar beschikken, worden verrast maar reageren onmiddellijk en gepast. Zij lanceren hun torpedo's en keren op volle snelheid terug. De Takanami, door een 70-tal projectielen getroffen, wordt buiten gevecht gesteld.

Dan treffen de Japanse 600 mm.-torpedo's hun doelen. De Minneapolis krijgt er twee te inkasseren en wordt buiten gevecht gesteld. De New Orleans, die onmiddellijk op hem volgt, manoeuvreert om de gestopte kruiser te ontwijken maar krijgt een torpedo in het voorschip. De watervliegtuigen van de Amerikaanse kruisers stijgen nu op maar wachten tevergeefs op het bevel om hun lichtfakkels te werpen. Daardoor, en door het feit dat de Japanners hun geschut niet gebruiken, valt het de Amerikanen moeilijk om hun vuur te richten. De Japanse DD lanceren opnieuw waaiers torpedo's. Om 23.39 uur, treft één ervan de Pensacola, die zich moet terugtrekken. Om 23.48 uur is het de beurt aan de Northampton, waar twee inslagen de achterste machinekamer onder water zetten. Ondertussen heeft Tanaka zijn schepen opnieuw verzameld. Om 01.30 uur passeren de Japanners ten Z. van Savo. Tanaka komt met zijn eskader, om 11.15 uur, op de Shortland-eilanden, aan.

De Minneapolis, New Orleans en Pensacola bereiken met veel moeite Toelagi, waar voorlopige herstellingen worden verricht, zodat de schepen, na een verblijf op Nouméa, de

Verenigde Staten kunnen bereiken, waar zij bijna geheel herbouwd moeten worden. Zij zullen voor eind 1943 niet meer kunnen gebruikt worden. De Northampton is minder gelukkig. Met 35° slagzij moet de kruiser om 01.45 uur verlaten worden en zinkt rond 03.00 uur.

Resultaten en besluit.

BIJ DE JAPANNERS :

een torpedobootjager gezonken.

BIJ DE AMERIKANEN :

een zware kruiser gezonken en drie zware kruisers zeer ernstig beschadigd.

BESLUIT :

Het lijkt geen twijfel, dat het gevecht bij Tassafaronga op een smadelijke Amerikaanse nederlaag uitliep. Niettegenstaande zijn uitgesproken superioriteit qua aantal schepen en bewapening, kon Wright het niet halen tegen de door Tanaka toegepaste tactiek.

Men kan zich de vraag stellen of de door Kinkaid voorziene gevechtswijze geen beter resultaat zou hebben opgeleverd. Want precies dat wat Kinkaid plande, werd door de Japanners op perfecte wijze toegepast. In ieder geval schijnt de bevelsoverdracht op dat kritieke moment, niet de goede Amerikaanse politiek geweest te zijn. Bovendien dient opgemerkt dat, net zoals bij het gevecht bij Savo (9 augustus 1942), de VS teveel betrouwen hebben gesteld in hun radar.

EPILOOG

Het gevecht bij Tassafaronga beïnvloedde slechts weinig de afloop van de campagne. Het Japanse bevel gaf zich hiervan heel goed rekenschap en alhoewel men, met de beproefde methode van de „Tokio-express“, nog enige bevoorradingsaanval probeerde te brengen, begon men aanstalten te maken met de evacuatie van de troepen op het eiland.

DE AFLOSSING VAN VANDERGRIFT

Tegen eind december 1942, besefte het Amerikaans opperbevel de noodzakelijkheid om de 1e Div USMC door verse troepen te vervangen. Van 8 augustus tot 10 december, verloor deze divisie 10.635 man (casualties), waarvan 1500 door schietwonden en 5800 door malaria. Zij hadden vier maanden lang onophoudelijke landgevechten, luchtaanvallen en bombardementen van oorlogschepen moeten doorstaan. Meer dan 400 gevallen van oorlogsneurose hadden zich voorgedaan.

Generaal Patch, in bevel over de „Americal Division“ (1), nam op 9 december, het kommando over van Vandergrift. Vanaf die dag begon de 1e USMC Guadalcanal te verlaten. De zending die aan Patch was opgedragen, omvatte laconisch : „Alle Japanse strijdkrachten op Guadalcanal te elimineren.“ Daartoe kreeg hij de beschikking over zijn eigen divisie, de 25e Div Infanterie (12.629 man) en drie regimenten van de 2e Div USMC (14.733 man). De totale sterkte aan VS-troepen bedroeg op 7 januari 1943, ongeveer 50.000 man terwijl het bezette gebied weinig groter was dan de Loengaperimeter, die reeds bij de landing werd veroverd. Wel was deze laatste uitgebreid geworden tot over de Matanikaoe en iets ten W. van Point Cruz.

DE JAPANESE SITUATIE

Terwijl de Amerikaanse toestand steeds verbeterde, ging het met de Japanners slechter en slechter. Het XVIIIe Leger van generaal Hyakoetake bestond nog maar uit 25.000 man, zonder kleding, voedsel noch geneesmiddelen. Sinds de overlevenden van de

XXXVIIIe Div (zie tweede gevecht bij Guadalcanal) hun brandende transporten verlieten, waren bijna geen versterkingen meer aangevoerd. In alle sectoren hadden de troepen, niet in staat tot offensieve operaties, zich voor de verdediging ingegraven. Het gros ervan bezette de streek tussen Point Cruz en Tassafaronga, terwijl de frontlinie, van de kust vertrekkend, een 4-tal km. het binnenland inliep tot aan de Austenhoogvlakte. De troepen in de frontlinie waren er het ergst aan toe. Hun rantsoen bestond uit kokosnoten, gras, wilde wortels, bamboespruiten en dergelijke meer. Sommige gevallen van kanibalisme werden op de Austen-hoogvlakte gesignaleerd. Meer nog dan de honger, stelden ziekten zware problemen aan Hyakoetake. Hij beschikte niet over systematische controle op malaria en had bijna geen muskietennetten noch veldhospitelen. Terwijl de Amerikanen zoveel mogelijk in open terrein opeerden, waren de Japanners verplicht zich in het oerwoud schuil te houden met alle gevolgen van dien. Van de 21.500 gesneuvelden tijdens de campagne, stierven er 9.000 aan malaria, ondervoeding, beri-beri en dysenterie. Ziekte en ondervoeding waren een zodanige gesel, dat een Japans officier zijn manschappen klassificeerde in drie groepen : Zij die zich konden bewegen en vechten, zij die uit vaste posities konden vechten en zij die niet in staat waren zich te verdedigen. De „Tokio-express“ bracht slechts weinig verlichting. Tussen 16 november 1942 en 9 februari 1943 werden 11 „ritten“ naar Guadalcanal gemaakt, waarbij 10 torpedobootjagers werden gezonken en 19 beschadigd. Van de aangevoerde voorraden (20.000 waterdichte vaten die door de DD in zee werden gegooid) bereikte slechts 30 % zijn bestemming. Voor de munitie lag het cijfer bij en om de 10 %.

Een Amerikaanse overwinning was in de maand december een zekerheid geworden. Maar dan ten koste van hevige gevechten. Niettegenstaande hun slechte konditie, dachten de Japanners niet aan overgave en waren bereid tot de laatste man stand te houden.

DE GEVECHTEN BIJ DE RENNELL - EILANDEN

Gedurende de maand januari waren er geen ernstige gevechten op of rond Guadalcanal. Maar bij het einde van de maand, wezen Amerikaanse verkenningen op een toenemende Japanse activiteit. Men signaleerde schepenconcentraties bij Rabaul en Bougainville. Task Force 67, hersamengesteld met de kruisers Nashville, Helena, Saint-Louis en de torpedobootjagers Fletcher en O'Bannon, ging de

1. Americal Division : In plaats van met een nummer te worden aangeduid, was deze strijdmacht genoemd geworden naar de samenstelling van de woorden America en New Caledonia. Zij was in mei 1942 gevormd geworden op Nieuw-Caledonië, om dit gebied, in de eerste maanden van de oorlog te verdedigen en omvatte : 3 regimenten infanterie, 4 bataljons veldgeschut en hulpkorpsen ; in totaal 16.169 man.

Japanse basis Vila, op het eiland Kolombangara, bombardeerden. Deze Japanse activiteit viel samen met de vraag van Patch om versterkingen. Halsey stuurde daarop een konvooi van vier grote transporten, beschermd door alle zeestrijdkrachten waarover hij kon beschikken. Verdeeld in 5 Task Forces, werd dit konvooi gedekt door 2 zware vliegdekschepen, 2 eskortevliegdekschepen, 3 nieuwe slagkruisers, 12 kruisers en 25 torpedobootjagers.

Yamamoto, hiervan de hoogte gebracht, kon alleen replikeren met een grootscheepse luchtoperatie. De ganze vloot, door Halsey samengesteld, vertrok naar Guadalcanal. De TF waren verspreid met tussenafstanden van 250 tot 400 mijl. Schout-bij-nacht Giffen, die TF18 onder zijn bevel had (de zware kruisers Wichita, Chicago en Louisville, de eskortevliegdekschepen Chenango en Suwannee, 4 lichte kruisers en 8 torpedobootjagers), moest de transporten in zee ontmoeten en naar Guadalcanal eskorteren. Omdat de eskortevliegdekschepen zijn Task Force verlieten, liet Giffen ze achter zich en zette zijn weg voort aan 24 knopen. Ondertussen werden op de vliegvelden van Boeka en Moenda, 31 tweemotorige bommenwerpers (Betty's) klaargemaakt om TF18 aan te vallen. Het Japanse plan voorzag een omtrekkende beweging rond het eskader van Giffen, om dan te naderen in het kielzog van de schepen en tegen de ondergaande zon in om zo geen silhouetten te vormen.

Op 29 januari 1943, om 19.30 uur, werd de aanval uitgevoerd. De zware kruiser Chicago werd ernstig beschadigd en door de Louisville op sleeptouw genomen. Halsey stuurde daarop de Enterprise en de twee, door Giffen achtergelaten CVE, om TF18 en de Louisville, die met de Chicago naar Espiritu Santo terugkeerde, te beschermen. Een zeesleper nam de taak van de Louisville over. Een nieuwe Japanse luchtaanval bracht de Chicago, om 16.24 uur, tot zinken. De versterkingen bereikten echter veilig hun bestemming.

OPERATIE „KE”

Alhoewel het zinken van de Chicago, door de Japanse radio tot een grote en beslissende overwinning werd uitgeroepen, was het nu duidelijk geworden, dat de Japanse troepen op Guadalcanal moesten geëvacueerd worden. Het offensief, dat Patch op 10 januari op het westelijk front had geopend, begon vruchten af te werpen. Alhoewel de Japanners op handige wijze van hun artillerie gebruik wisten te maken en goede verzetgevechten leverden, werd de beslissing genomen om operatie „KE” (de evacuatie van de troepen), in de nacht van 1 op 2 februari, te laten beginnen.

Op 1 februari liet Patch een Bon Infanterie landen op de westkust, nabij Nugu Point, om de Japanse terugtocht af te snijden. Die zelfde nacht werden een twintigtal torpedobootjagers gemeld, die met grote snelheid door „The Slot” kwamen. Aangevallen door vliegtuigen van Henderson Field, kon alleen de DD Makinami buiten gevecht worden gesteld. De andere torpedobootjagers namen elk een 600 man aan boord en keerden terug naar de Shortlands. Onderweg liep de DD Makigoemo op een mijn en zonk met man en muis.

Een tweede evacuatieopdracht werd uitgevoerd door een lichte kruiser en 22 torpedobootjagers die van Faisi vertrokken in de namiddag van 4 februari. Ditmaal werd voor luchtdekking gezorgd door talrijke jagers. Henderson Field stuurde er een 60-tal toestellen op af. Hevige luchtgevechten speelden zich af boven „The Slot”, waar 18 Zero's werden neergeschoten. Vier Japanse DD werden beschadigd maar de evacuatie slaagde volledig.

De „Tokio-express” vertrok voor de laatste maal in de namiddag van 7 februari met 18 DD. Onder bescherming van regenvlagen, slaagde men er in de laatste Japanse troepen aan boord te nemen en in veiligheid te brengen.

EINDE VAN DE KAMPAGNE

Tijdens de Japanse evacuatie, voerde Patch een omcirkelingsbeweging uit. Op 9 februari verenigden zich de Amerikanen, die langs de noord- en westkust waren opgerukt, nabij Tenaro. Patch moest vaststellen dat zijn prooi hem ontsnap was.

Tussen het bevel op Guadalcanal (Patch) en het Hoofdkwartier Operatietheater Zuid (Halsey), vond de volgende berichtenwisseling plaats:

— Patch aan Halsey: „Total and complete defeat of the Japanese forces on Guadalcanal effected 1625 today... Am happy to report this kind of compliance with your orders... because Tokio Express no longer has terminal on Guadalcanal.”

— Halsey aan Patch: „When I sent a Patch (2) to act as taylor for Guadalcanal, I did not expect him to remove the enemy's pants and sew it on so quickly... Thanks and congratulations.”

De Amerikaanse overwinningsoes had nochtans een bittere bijmaak. De Japanse evacuatie was een volledig succes geworden. Het intense zeeverkeer bij deze operatie, verliep zonder dat de Amerikanen er ernstige oppositie tegen konden voeren. Er werden 13.030 (3) officieren en manschappen gerepatriëerd en dat in perfecte geheimhouding. Een tactisch succes weliswaar maar zonder strategische gevolgen. De geëvacueerde troepen waren in een dergelijke staat van fysieke uitputting en ziekte, dat zij, bij het vervolg van de Salomonskampagne, niet meer konden ingezet worden.

BESLUIT LEGER

De campagne om Guadalcanal, begonnen op een beperkte schaal, groeide uit tot een prestige-veldtocht met verschrikkelijke verliezen qua mensen en materieel aan beide zijden, zonder dat die verliezen hun compensatie vonden in veroverd gebied noch bereikte positie. Door beide kampen werden op het eiland grote strijdkrachten ingezet.

Tabel 1

EFFECTIEVEN OP GUADALCANAL (4)

	Japan	Verenigde Staten
op 7 augustus 1942	2.200	10.600
op 12 september 1942	6.000	11.000
op 23 oktober 1942	22.000	23.000
op 12 november 1942	30.000	29.000
op 9 december 1942	25.000	40.000
op 1 februari 1943	12.000	50.000

Tabel 2

VERLIEZEN BIJ DE GEVECHTEN AAN LAND (5)

(approximatieve cijfers)

	Japan	Verenigde Staten
Totaal ingezette troepen	44.000	60.000
Gesneuveld	12.500	1.600
Verloren op zee (soldaten)	4.500	—
Gestorven aan ziekte en/of ondervoeding	9.000	(a)
Gewond	niet bekend	4.300
Gevangen genomen	1.000	—
Vermist	4.000	—
Geëvacueerd	13.000	—

(a) De door de Amerikanen geleverde inspanningen, om de levensvoorwaarden op Guadalcanal dragelijk

2. a patch: een lap.
3. cijfers vermeld bij de ondervraging van Hyakoetake na de oorlog.
4. cijfers vermeld door Nimitz (zie bibliografie).
5. Historical Division, Dept. of the Army, U.S. (zie bibliografie).

te maken, brachten niet altijd het verwachte resultaat op. Het duurde geruime tijd, vooraleer adequate gezondheidszorgen konden toegediend worden. Kinine was niet altijd voldoende voorradig. Bovendien deden geruchten als zou kinine de huid blijvend kleuren of tot seksuele impotentie leiden, veel afbreuk aan de pogingen om het leger gezond te houden. Talrijke manschappen konden wegens malaria, niet bij de operaties ingezet worden. Volgende cijfers werden vastgesteld:

— Gevallen van malaria, per maand, per duizend man: aug. 42 (2) - okt. 42 (139) - nov. 42 (146) - dec. 42 (81) - jan. 43 (97).

— Hospitalisatiegemiddelde, per maand, per duizend man. Periode 1 november 1942 - 13 februari 1943: 122.

MARINE

De gevechten op zee zagen de konfrontatie van de meest uitgebreide vlooten in de Tweede Wereldoorlog (6). Aan beide zijden werden alle beschikbare schepen keer op keer ingezet. Over het algemeen legden de Japanners een uitgesproken tactische superioriteit aan de dag. Zij zondigden evenwel door het te kompleks maken van hun plannen en door een zeker onbegrip, omtrent hoofd- en bijkomstige opdrachten. De bombardementen, door oorlogsschepen uitgevoerd op Henderson Field, bezorgden de Mariniers wel veel last en zekere verliezen. Maar omdat het vliegwezen niet definitief kon uitgeschakeld worden, konden zij moeilijk een beslissing afdwingen. Bij de zeegevechten braken de Japanners meermalen het contact af, vooraleer de eigenlijke beslissing was afgedwongen of de zending uitgevoerd.

De USN had een zeer moeilijke les te leren in nachtgevechten, observatie, gebruik van zoeklichten, verkenningsvliegtuigen, radars en torpedo's. Hun strategische opvattingen waren evenwel veel efficiënter dan die van hun tegenstanders. Zij begrepen dat de campagne om Guadalcanal, alhoewel even zwaar voor hen als voor de Japanners, voor deze

laatste een aderlating betekende, waarvan ze, gezien hun benarde economische positie, moeilijk zouden kunnen herstellen. Door de USN werd een zware tol betaald maar met het resultaat dat het eerste grote Amerikaanse offensief in de Stille Oceaan tot een goed einde werd gebracht.

De geallieerde verliezen waren praktisch gelijk aan die van Japan: 24 oorlogsschepen (In tonnage uitgedrukt: 126.240 ton voor de geallieerden en 134.839 ton voor de Japanners). Maar waar de vervanging ervan, voor Japan onoplosbare problemen zou stellen. kon men, aan geallieerde zijde, rekenen op de Amerikaanse scheepswerven, die begin 1943 pas op volle oorlogsproductie begonnen te komen en een ononderbroken stroom van oorlogs- en transportschepen naar de verscheidene strijdtonelen zouden sturen.

De invloed van de oorlogsproductie - rekening gehouden met de VS-deelname aan de campagne in Noord-Afrika - moet als beslissend gezien worden. In cijfers uitgedrukt (in miljard dollar, prijzen teruggebracht tot 1944):

Tabel 3
OORLOGSPRODUKTIE (7)

	1941	1943
U.S.A.	4,5	37,5
Japan	2,0	4,5

Wanneer men het aantal schepen, aanwezig in de Stille Oceaan, bekijkt, komt dezelfde verhoudingsverandering naar voor qua CVA en CVE, BB, DD, SS.

LUCHTMACHT

Bij de luchtgevechten boven land en zee waren vooral de Japanse verliezen belangrijk. En waar Japan 600 vliegtuigen en piloten verloor, kon het grootste deel van de Amerikaanse vliegers, die werden neergeschoten, gered worden. Bovendien verbeterde de kwaliteit van vliegtuigen en piloten voortdurend aan geallieerde zijde. Bij het einde van de campagne behoorde de oorspronkelijke Japanse superioriteit terzake, tot een periode die voorgoed was afgesloten.

Tabel 4
ZEESTRIJDKRACHTEN IN DE STILLE OCEAAN (7)

	Geallieerden 1941 (december)	Japan 1941 (december)	U.S.A. 1943 (mei)	Japan 1943 (mei)
Vliegdekschepen (CVA)	3	10	8	7
Eskortevliegdekschepen (CVE)	—	—	11	3
Slagkruisers (BB)	11	10	15	9
Kruisers (CC)	36	36	27	34
Torpedobootjagers (DD)	100	113	134	87
Onderzeeërs (SS)	69	63	104	69

6. Uitzondering gemaakt (maar niet qua de opeenvolging van het inzetten) voor Midway en Leyte.

7. cijfers uit Collier (zie bibliografie).

Tot besluit kan gezegd worden, dat de Japanse nederlaag voornamelijk toe te schrijven is aan het feit dat het Keizerlijk Hoofdkwartier zijn belangrijke strijdkrachten, in afzonderlijke, relatief kleine echelons naar het strijdtoneel stuurde. Op die wijze kon het Amerikaanse bevel ze één voor één bekampen. Aan land werd dezelfde strategie toegepast. En ook daar lag een grove fout. Het lijdt geen twijfel dat een gekombineerd en massaal offensief, in het begin van de campagne, de Amerikanen terug in zee had gedreven. De onderschatting en het misprijzen voor hun tegenstander weerhield de Japanners ervan zulks te doen. En eens tot dat inzicht gekomen, was het te laat. Het „Verdun van de Stille Oceaan” had een aanvang genomen en daarmee begon de „historische zending van Japan” voor de uitbouw van een „gemeenschappelijke welvaartzone” af te brokkelen.

L. LANOO.

BIBLIOGRAFIE

- de Belot R. : „La Guerre aéronavale du Pacifique ” ; Paris, 1957.
Collier B. : „The Second World War ” ; London, 1967.
Encyclopedia Britannica, dl. 23 : „Guadalcanal ” en „The Solomons Islands Campaign ” ; New York, 1965.
Historical Division, Department of the Army : „United States Army in World War II. The War in the Pacific.
Guadalcanal : The first offensive ” ; Washington, 1949.
Jacobson H.A. : „Der Zweite Weltkrieg, Grundzüge der Politik und Strategie in Dokumenten ” ; Frankfurt
a/Main, 1965.
Leckie R. : „Mariniers in de Pacific ” ; Utrecht, 1967.
Macintyre D. : „Aircraft Carrier ” ; London, 1968.
Millot B. : „La Guerre du Pacifique ” ; Paris, 1968.
Morisson S.E. : „The Two-Ocean War ” ; Boston, 1963.
Morton L. : „The War in the Pacific, Strategy and Command. The two first Years ” ; Washington, 1962.
Potter E.B. and Nimitz Ch. W. : „Triumph in the Pacific. The Navy's Struggle against Japan ” ; New York, 1963.
Puleston W.D. : „La Sea Power dans la seconde Guerre mondiale ” ; Paris, 1949.
Vuilliez A. : „Tonnerre sur le Pacifique ” ; Paris, 1966.

ERRATA EN ADDENDA BIJ GUADACANAL DEEL 1

- p. 38 : bij foto Lt. Gen. HOJAKATO : lezen Lt. Gen. HYAKOETAKE
p. 41 : bij organigram : lezen "dekkingsgroep met ingescheept vliegwezen - 3 groepen"
i.p.v. "denningsgroep met ingescheept vliegwezen - 3 CV-groepen"
p. 43 : bij foto : lezen "Het bombardement op de VS-transportschepen tijdens de landingsoperaties op
Guadalcanal (namiddag 7 augustus)".
p. 46, p. 51 en p. 52 : lezen "schout-bij-nacht" i.p.v. "scout-bij-nacht".
p. 47 : bij kaart : schaal van 0 tot 10 mijl.
p. 49 : bij de algemene overzichtkaart : De basis Rabaul werd niet op de kaart aangebracht en is gelegen op
de NO-punt van Nieuw-Bretagne.
p. 50 : bij de kaart dient volgende legende aangebracht :
A : Afleidingsstrijdmacht van Hara.
B : Vooruitgeschoven groep en Gros onder Kondo.
C : Shokakoe.
D : Transportgroep van Kondo
E : Vooruitgeschoven groep van Kondo.
K : Gekombineerde Vloot van Kondo.
1 : TF 18
2 : TF 11 en TF 16
p. 51 : lijn 18 : lees "De Gekombineerde Vloot zoekt i.p.v. zocht..."



maritiem panorama

la vie maritime

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt enkele markante feiten betreffende de handelsvloot en de scheepsbouwindustrie op wereldvlak.

De cijfers aangehaald in dit artikel zijn ontleend aan de laatste statistieken die op 15 mei 1970 gepubliceerd waren.

* * *

La présente contribution à notre panorama maritime est consacrée à la flotte marchande mondiale ainsi qu'à l'industrie de la construction navale dont nous vous présentons quelques aspects marquants.

Veuillez noter que les chiffres cités dans cet article sont extraits des dernières statistiques qui étaient parues à la date du 15 mai 1970.

* * *

La flotte mondiale en 1969.

L'année 1969 a connu une intense activité maritime et de nombreux records ont été pulvérisés dans beaucoup de domaines. Une nouvelle étape a été parcourue dans la transformation que l'industrie maritime connaît depuis plusieurs années, à la recherche d'une productivité accrue.

C'est ainsi que les flottes mondiales de commerce ont connu un essor considérable pendant l'année écoulée. A la fin de juillet 1969, le tonnage mondial qui atteignait 212 millions de tonnes de jauge brute, s'était accru de 17,5 millions de tonnes, soit 8,2 % par rapport à l'année précédente. Les pétroliers et les transporteurs de vrac intervenaient pour 80 % dans le nouveau tonnage et représentaient 56 % du total. Parmi eux, les OBO carriers connaissent un succès grandissant, dû principalement à la flexibilité de leur exploitation.

Le Libéria, pays à pavillon de complaisance, continuait sur sa lancée et demeurait la première puissance maritime du monde. Pour la première fois, le Japon occupait la seconde place et avait détrôné la Grande-Bretagne qui se voyait reléguée au troisième rang, bien qu'elle eût enregistré la plus forte augmentation annuelle. Les U.S.A. dont la flotte marchande est en constante régression, tombaient de la 3^{ème} à la 5^{ème} place, devant l'U.R.S.S. dont la marine marchande est en pleine expansion.

* * *

Classement des marines marchandes.

D'après les dernières statistiques de la Lloyds, les flottes mondiales de commerce, recensées à la fin juillet 1969, peuvent être classées dans l'ordre suivant, selon l'importance de leur tonnage qui est ici mentionné en jauge brute.

1. Libéria : 29.215.000 t. (+ 3.495.000)
2. Japon : 23.987.000 t. (+ 4.000.000)
3. U.K. : 23.844.000 t. (+ 1.923.000)
4. Norvège : 19.679.000 t.
5. U.S.A. : 19.550.000 t. (— 118.000)
6. U.R.S.S. : 13.705.000 t. (+ 1.643.000)
7. Grèce : 8.581.000 t.
8. Italie : 7.038.000 t.
9. All. féd. : 7.027.000 t.
10. France : 5.962.000 t.
11. Panama : 5.374.000 t.
12. Pays-Bas : 5.255.000 t.

* * *

Problèmes de l'armement mondial.

Malgré l'accroissement rapide de la capacité et de l'efficacité de la flotte mondiale, celle-ci a connu le plein emploi grâce au taux d'expansion élevé des échanges internationaux en 1969, sous l'impulsion d'une production industrielle en forte augmentation.

henri rogie



Les problèmes auxquels se heurtèrent les armateurs ont néanmoins été nombreux tant sur le plan de l'exploitation que dans le domaine de l'adaptation à une évolution technologique d'une ampleur et d'une cadence sans cesse accrues. Des conflits sociaux ont perturbé de nombreux secteurs. La grève des dockers de la côte est des Etats-Unis en a été l'exemple le plus frappant et le plus préjudiciable car ses effets furent ressentis dans le monde entier. Il en résulta une hausse générale des frais d'exploitation qui greva lourdement les comptes. Par ailleurs, des mesures de protection de pavillon ont continué à exercer leurs effets au détriment de l'économie mondiale.

Les armateurs désireux de s'adapter à l'évolution que subit l'industrie maritime sur le plan technologique se voient obligés de s'imposer d'importants investissements. La charge financière qui en résulte vient s'ajouter à celle qu'exige la gestion normale d'une flotte.

Ces deux facteurs n'ont fait qu'accélérer le processus de concentration de l'armement mondial qui vise ainsi à renforcer sa position sur le plan commercial et opérationnel. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1969, nous avons assisté à la création et à l'expansion de nombreux consortiums exploitant en commun des lignes de navigation autrefois gérées indépendamment. Certains armements ont même mis en commun l'ensemble de leur patrimoine tandis que d'autres se sont alliés à de puissants empires industriels.

* * *

La flotte pétrolière mondiale.

Dans les 212 millions de tonneaux bruts que totalisait la flotte mondiale fin juillet 1969, le tonnage global des pétroliers intervenait pour 77.392.000 tonnes réparties sur quelque 3.100 unités. La flotte pétrolière représentait, par conséquent, pas moins de 36 % du tonnage mondial.

Par rapport à l'année précédente, l'augmentation se chiffrait à 8.178.000 tonnes, soit 11,8 p.c. Selon le spécialiste en la matière, M. John Jacobs, l'accroissement de la flotte durant le dernier semestre de 1969 peut être estimé à 7 % comparé aux chiffres publiés fin juillet.

A ce rythme, il faut prévoir que pour la fin 1970 il y aura un accroissement de port en lourd de 14,5 % environ, compte tenu

de la livraison d'un nouveau tonnage de 10 millions de tonnes et de la disparition de vieilles unités.

Selon la demande constante en la matière et selon les taux d'affrètement, il semble que les affréteurs sont d'avis que le surplus de capacité dont on a si souvent parlé n'est pas encore prêt à se manifester. On peut même se demander, si dans un avenir prévisible, il y aura un surplus. Les experts estiment néanmoins que l'évolution de la flotte pétrolière ne se fera pas sans difficulté. Si l'on a craint à un certain moment les rapports entre tankers et trafics de grains, il s'avère aujourd'hui que la pratique des OBO pourrait avoir certaines répercussions.

Pour ce qui est du classement des flottes pétrolières, notons que le Libéria était en tête avec 16.742.000 tonnes, suivi de la Grande-Bretagne, deuxième avec 10.187.000 tonnes. La Norvège occupait la 3ième place avec 9.604.000 tonnes tandis que le Japon venait en 4ième position avec 8.020.000 tonnes.

* * *

La flotte pétrolière française.

Puisque nous en sommes à parler de la flotte pétrolière mondiale, il nous semble opportun de faire état de l'évolution remarquable qu'a subie la flotte pétrolière française pendant l'année 1969.

En effet, par rapport à 1968, la France voyait son tonnage pétrolier accru de 10 %, soit 5 millions de tonnes dw. réparties sur 83 unités. Parmi celles-ci, on comptait trois pétroliers de la classe des 200.000 tonnes, tandis que trois autres unités de cette dimension seront mises en service en 1970.

La modernisation de la flotte pétrolière française sera accélérée au cours des prochaines années. En effet, pas moins de 21 tankers destinés à l'armement français étaient en construction dans les chantiers de la république. Parmi ceux-ci, on notait 17 unités dépassant les 200.000 tonnes. Trois d'entre elles jaugeaient même 270.000 tonnes dw.

Il convient de noter ici que, au 1er octobre 1969, les pétroliers destinés aux armateurs français représentaient 65 % du tonnage en construction ou en commande dans les chantiers navals français.

La flotte mondiale des bulk-carriers.

Pendant que nous en sommes à des bilans mondiaux, il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur l'évolution de la flotte mondiale des bulk-carriers ou transporteurs de vrac.

Dans les 212 millions de tonneaux bruts que totalisait la flotte mondiale fin juillet 1969, le tonnage global des bulkcarriers intervenait pour 42 millions de tonnes. La flotte des transporteurs de vrac représentait, par conséquent, 19,7 % de la totalité du tonnage marchand. Notons que le taux de cette flotte a quelque peu décliné depuis 1967.

Par rapport à l'année précédente, l'augmentation du tonnage se chiffrait à 20 p.c., ce qui est d'un quart inférieur par rapport à 1967. Rares sont toujours les bulk-carriers dépassant les 150.000 tonnes de port en lourd car l'accès des ports, les capacités de stockage et les convenances des réceptionnaires leur imposent des limites de dimension auxquelles ne sont pas astreints les super-pétroliers. Rappelons que les OBO (oil-bulk-ore) connaissent un succès grandissant qui est dû principalement à la flexibilité de leur exploitation.

Quant aux nouvelles livraisons de transporteurs de vrac pendant l'année 1969, signalons qu'elles comportaient 233 navires, totalisant 8 millions de tonnes dw., chiffres à comparer aux 10,6 millions de tonnes dw. enregistrées en 1968.

Pour ce qui est du classement des flottes de bulk-carriers d'après l'importance de leur tonnage, notons que le Libéria occupait la première place devant le Japon qui avait ravi la deuxième place à la Norvège.

* * *

Tewaterlatingen in 1969.

Voor de scheepsbouwindustrie in de vrije wereld betekent 1969 een nieuw recordjaar. De voornaamste landen op gebied van scheepsbouw hebben alle bijgedragen tot de produktieaan groei. Dit geldt in het bijzonder voor Japan, Frankrijk, West-Duitsland, Noorwegen, Denemarken, Finland, Brazilië, Spanje en Joegoslavië.

De tewaterlatingen bedroegen in 1969 een gezamenlijke brutotonnemaat van 19,3 miljoen ton, hetzij een aangroei van 14,2 % ten opzichte van 1968. Praktisch de helft van deze tonnage, meer bepaald 9,3 miljoen ton, had betrekking op petroleumscampen, waarvan de bouw met 40 % vermeerderde.

Onder de grote tankers die van stapel liepen, noteerde men 42 eenheden die de 100.000 ton overtreffen.

Eens te meer leverden de Japanse bouwerven topprestaties. Niet minder dan 9,8 miljoen ton, hetzij 48 % van de wereldproduktie, liepen van stapel in het voorbije jaar. Hun produktietoename beliep 8,4 % of 720.000 ton. Er valt op te merken dat 60 t.h. van de Japanse produktie voor de uitvoer was bestemd.

West-Duitsland behield zijn tweede plaats in het wereldklassement met een tewaterlating van 1,6 miljoen ton, hetzij een vermeerdering van 19 t.h. In volgorde rangschikten zich verder Zweden met 1,3 miljoen ton, Engeland, Frankrijk en Noorwegen. Vermelden wij nog dat de scheepsbouwindustrie in de loop van de laatste zes jaar haar produktie meer dan verdubbelde.

* * *

Scheepsbouworders in 1969.

De laatste statistieken in verband met de bouworders hebben betrekking op de eerste negen maanden van 1969. Hier moet een onderscheid gemaakt worden tussen de schepen reeds in aanbouw en deze in bestelling.

Wat betreft de schepen reeds in aanbouw gelden volgende gegevens: 1.899 eenheden op stapel met een globale brutotonnemaat van 17,8 miljoen ton. Dit betekent een aangroei van circa 6 % t.o.v. dezelfde periode van 1968.

Voor de schepen in bestelling maar nog niet in aanbouw zijn volgende cijfers geldig: 1.833 eenheden met een gezamenlijke tonnemaat van 38,1 miljoen brutoton.

Dit betekent dat de scheepsbouworders voor de eerste negen maanden van 1969 55,9 miljoen ton bedroegen, waaronder 52 % tankers, 28 % bulkcarriers en 15 % cargo's. Dit is het hoogste cijfer dat ooit werd bereikt. Een eerste schatting voor gans het jaar 1969 maakt gewag van nagenoeg 100 miljoen dwt aan bouworders.

Ook hier bekleedde Japan veruit de eerste plaats met 18,5 miljoen brutoton aan bouworders, vóór Zweden met slechts 5,2 miljoen ton.

* * *

De bestellingen van containerschepen.

Het ziet er naar uit dat, eens de bouworders op 31 december 1969 zullen uitge-

voerd worden, de capaciteit van de ingezette containerschepen bijna verdriedubbeld zal zijn.

In dit domein stelt men vast dat de bestellingen hoofdzakelijk onderverdeeld worden in grote eenheden met een laadvermogen van meer dan 1.000 containers van 20 voet, bestemd voor transoceanische verbindingen en kleinere schepen van 200 tot 300 containers, die op de kustvaartlijnen zullen ingezet worden.

Zo zien wij stilaan een duidelijk gestructureerd en gloednieuw transportnet tot stand komen, dat zich hoe langer hoe meer trajecten van algemene goederen zal toe-eigenen. Dit net breidt zich in even vlug tempo over het vasteland uit onder impuls van de reders die, naast hun traditionele taak van scheepsbevrachters, nu ook een rol van containers-operators gaan vervullen. Ook onze C.M.B. is volop bezig met zich aan deze snelle evolutie aan te passen. Voor een meer efficiënte uitbating van de onlangs gestichte Dart Containerline werden drie grote transoceanische containerschepen besteld. De eerste eenheid, de „Dart Europe” gebouwd op de werven van Hoboken, hoopt men einde 1970 in de vaart te brengen. De twee andere schepen, de „Dart America” en de „Dart Atlantic” in aanbouw op Engelse werven, zullen rond hetzelfde tijdstip geleverd worden.

* * *

Naar de 500.000 ton ?

De wedloop naar supertankers, die tijdens de laatste jaren op spectaculaire wijze vorderde, kende een lichte vertraging in het voorbije jaar. Teveel passen in de Noordzee zijn immers voor schepen van grote diepgang ontoegankelijk terwijl de uitbouw van de Westeuropese havens met het oog op het ontvangen van supereenheden geen gelijke tred houdt met het produktieritme van de scheepswerven.

Ondanks een zekere stagnatie in de bestellingen van mammoettankers zijn de toekomstperspectieven voor de scheepsbouw-industrie meer dan bevredigend. De evolutie naar gigantische afmetingen verloopt weliswaar trager, doch stilaan nadert men de drempel der 500.000 ton. Inderdaad, na de klasse der 312.000-tonners die reeds in de vaart is en de bestelling in 1968 van de eerste 370.000-tonners, werd einde 1969 door de Globtik Tankers Ltd van Londen een order geplaatst bij de Japanse werven

van Ishikawajima-Harima voor de bouw van een eerste tankschip van 400.000 ton dw. De kiel van het toekomstige „recordship” wordt in 1972 gelegd en zijn afwerking is voor 1973 voorzien.

Ook de U.S.A. nemen nu aan de wedloop deel. Een lening van 100 miljoen dollar werd onlangs door de Amerikaanse regering gewaarborgd voor de bouw van de eerste 230.000-tonners op eigen werven. In het land van „the biggest in the world” zal men zeker niet bij deze tonnenmaat blijven.

* * *

De activiteiten van de C.M.B.

Ondanks de talrijke problemen waarmee de reders te kampen hadden en waarover wij reeds uitweidden, was 1969 een gunstig jaar voor de Compagnie Maritime Belge. Na delging van 503 miljoen B.F. werd het boekjaar met een nettowinst van 97 miljoen B.F. afgesloten.

Voor de C.M.B. werd 1969 vooral gekenmerkt door de start van de Dart Containerline en de nieuwe lijn naar Zuid-Afrika.

Het consortium dat de C.M.B. gevormd had met de Britol City Line en de Clarke Traffic Services van Montréal trad immers in werking op 1 juni 1969. Sindsdien verzekerde Dart twee wekelijkse diensten vanuit Antwerpen en Southampton, de ene naar New-York en Norfolk door middel van de vier eenheden van het type „Schilder”, de andere naar Halifax met spoorverlenging naar Montréal, Toronto en Hamilton.

Het was ook in juni '69 dat een regelmatige dienst naar Zuid-Afrika ingehuldigd werd. Uitgebaat in samenwerking met de Deutsche Ost-Afrika Line en de South African Lines werd deze nieuwe lijn gunstig onthaald en na een korte aanpassingsperiode kende ze spoedig een groeiend succes. De drie nieuwe cargo's „Montaigle”, „Montenaken” en „Montfort”, ontworpen in functies van de specifieke behoeften van deze lijn, beantwoordden volledig aan de verwachtingen.

De lijn naar West-Afrika kende een grote activiteit in 1969 dank zij de economische en monetaire heropleving van Kongo-Kinshasa. De uitbating van deze dienst werd nochtans enigszins bemoeilijkt door de slechte werkvoorwaarden die te Matadi en langs de Kongostroom heersten. Het gebrek aan loodsen en werkkrachten alsmede de beperking van diepgang in de vaargeulen blijven zorgen baren aan de rederijen die deze

sector bedienen. Ook de diensten die deze havens met de U.S.A. verbinden, kenden dezelfde moeilijkheden.

De lijn naar Oost-Afrika had in 1969 te kampen met de steeds groeiende concurrentie van machtige Oosteuropese rederijen. Ook de diensten naar de Perzische Golf ondervonden moeilijkheden in het begin van het dienstjaar bij de hernieuwing van de pool.

De diensten naar Florida en de Golf van Mexico moesten in '69 herstructureerd worden om het hoofd te kunnen bieden aan de stijgende loskosten in de Amerikaanse havens en het gebrek aan staalladingen uit de E.E.G. De lijn naar Zuid-Amerika boekte gunstige resultaten dank zij een ingevoerde rationalisatie in samenwerking met drie andere Europese rederijen.

Tot slot vermelden wij nog dat de „Mineral Gent” en de „Mineral Seraing”, die de Belgisch-Luxemburgse siderurgie bevoorraden via de havens van Gent en Antwerpen, hun maximaal rendement leverden en ontoereikend bleken om aan de steeds groeiende transportbehoeften te voldoen.

* * *

Pleidooi voor een verantwoorde nationale havenpolitiek.

Bij het lezen van de cijfers die wij citeerden in verband met de ontwikkeling van de wereldvloot en de activiteiten van de scheepsbouwindustrie kan men niet nalaten het probleem van 's lands bevoorrading in ertsen en ruwe aardolie opnieuw ter sprake te brengen.

Wanneer men bedenkt dat over twee jaar het transport van deze grondstoffen courant met supereenheden van 200.000 ton zal

geschieden, kan men niet genoeg aandringen op de noodzaak van ons land de mogelijkheden te geven dergelijke eenheden in eigen havens te ontvangen.

Ons havenbeleid is in de eerste plaats een probleem van ruimtelijke ordening. In deze optiek moet ons land vooreerst over een diepzeehaven beschikken toegankelijk voor schepen tot 500.000 ton, hetgeen zowel nautisch als technisch mogelijk is. Twee mogelijkheden worden ons hiervoor geboden: een overslaghaven bij de 14 vademlijn gelegen op ca. 12 zeemijl van Zeebrugge of de uitbouw van Zeebrugge tot diepzeehaven door het graven van een vaargeul van 80 voet diep tot aan de 14 vademlijn. Wil België zijn economische onafhankelijkheid behouden op het gebied van de import van zijn grondstoffen over zee, dan is de bouw van dergelijke diepzeehaven meer dan een noodzaak.

Vervolgens moet gans het gebied rond de as Nieuwpoort-Oostende-Zeebrugge-Gent-Waasland-Antwerpen, desnoods verlengd tot Luik, als één nationaal havengebied ingericht en beheerd worden. In een tijdperk waarin de economie zich op wereldschaal gaat organiseren, is deze ordening zeker niet te ruim opgevat. Aldus zouden de vraagstukken van de bestaande havens en maritieme bedrijven uit dit gebied als deelproblemen van één geïntegreerd geheel kunnen behandeld worden.

Wanneer zullen onze verantwoordelijken inzake havenbeleid eindelijk de noodzaak inzien van een verantwoorde havenpolitiek op Europese schaal?

H.R.
15-5-70.





CONGO WATERWAYS

Le fleuve Congo, le Zaïre, dont le cours long de plus de 4.600 km. est au cœur de l'Afrique la grande voie de pénétration, a été exploré, parcouru, étudié, inventorié par de nombreux marins. La navigation y est délicate et son art est le fruit d'une longue expérience, d'une profonde science et de ce que l'on appelle le „métier“.

C'est l'histoire de cette navigation que le „Pilote du Fleuve“ propose aux lecteurs de Neptunus aujourd'hui.

Né et éduqué en Grande Bretagne, il le fait avec simplicité dans sa langue maternelle : la langue des gens de mer.

. . .

Navigators know that the Congo estuary is Central Africa's main entrance. But, before getting to the principal object of this chronicle, a few interesting facts belonging to the Congolese history, which goes back some five hundred years, should be briefly recalled. It is known that in 1482 already, DIEGO CAO had discovered the mouth of the „ZAIRE“, as the Angolans still call the Congo estuary (which, by the way, is the name given, since June 1967, to the principal Congolese paper money : the „ZAIRE“ (one hundred makutas) - worth, officially, one hundred Belgian Francs (\pm 16 shillings 6 pence).

Roundabout 1610, a Belgian trader, Peter van den BROECK, had established a trading post on the right bank of the Congo river and dealt mainly in ivory.

James Kington TUCKEY's expedition had estimated in 1816 that about two thousand slaves were exported yearly from the CONGO.



Pilot house on piles in 1945.

Concerning this fact, let it be noted that, not so long ago, one could still find at BANANA and other inland villages, rings fixed in the ground and to which dealers chained their human merchandise.

So an anti-slave ideal already dominated King LEOPOLD II's preoccupations when he decided, in June 1878, the organization of an expedition entrusted with the object of reconnoitring CONGO'S basin as from the WEST COAST of AFRICA.

On September 26th, 1879, ninety years ago, the small boat „ESPERANCE " meaning HOPE and which bore well its name, arrived at the rapids's foot, where STANLEY, CONGO's real founder, landed and obtained the right (through the payment of an eight hundred Belgian francs capital and a fifty Belgian francs rent, the whole in pieces of cloth) to establish the station of VIVI' BELGIUM's first operation base in the CONGO.

Sun fish „MOLA-MOLA " caught at BANANA in 1945.





BANANA seaside as seen towards the Southern „FRENCH Point “ in 1945.

At this point of this short historic note, the experienced navigator, knowing the difficulties to be surmounted, especially during the river's high flood season, i.e. September 15th to December 15th, will no doubt think highly of this obstinate explorer who, the first, has navigated above NOKI and got through the „CHAUDRON D'ENFER“ (Devil's cauldron) of fearful fame for underpowered craft.

Now, the „ESPERANCE“, especially built by COCKERILL (Antwerp) - yes, COCKERILL was already building units for the CONGO... -, had a 45 foot length, a 7 foot beam, could carry six metric tons, steered very badly and only had a six horse-power steam engine. Let the reader please ponder a moment on these precise figures.

To end this brief historical preamble, it seems adequate to state that CONGO'S International Association became the INDEPENDENT STATE on May 29th, 1885, date of the decree which adopted this name and described the title of its chief : „LEOPOLD II“.

The Estuary :

BANANA, Congo River's advanced post, is mainly a Pilot station, a naval base and has a Bill of Health examination service. Those who have known this calm and picturesque lagoon before the war 1940-45 would be surprised to see the actual activity. For an old timer, coming back there after a long absence, the charm is lost, nearly all the quaint aspects of one of the oldest Independent State posts have disappeared to make place for military, naval and administrative necessities.

CONGO's oldest hotel, the ancient houses built on iron piles which advanced nearly into the sea, have all disappeared, hacked down by the demolishing enterprises.

One thing remains as of old, the well organized Pilot service, always in the hands of Belgian well-seasoned pilots, of which the writer of these lines was a member, stationed at BANANA during the years 1944-45. Some of his experience will be related later, after a brief description of the river Congo's estuary.

A Congo navigator.





De la paix à la guerre en Afrique

j. verleyen

L'article publié dans le premier numéro de cette année a suscité beaucoup de commentaires et même de la contestation ce qui est très bon signe. Le Capitaine en retraite PIRET qui a navigué de longues années sur le fleuve et les rivières du Congo signale en effet que la photo du steamer fluvial n'est pas celle du „LUXEMBOURG”, bâtiment qu'il a très bien connu. En remerciant le Capitaine PIRET, je dois signaler que la photo a été reprise de l'ouvrage de Monsieur L. LECONTE (Les encêtres de notre Force Navale) où elle figure à la page 306. Voilà donc une erreur qui tient le coup depuis 1952 ! Le Capitaine PIRET travaillant actuellement avec notre collaborateur P. SCARCERIAUX à constituer une collection de photos des unités fluviales et lacustres du Congo, il est très probable que nous pourrions prochainement publier la photo du vrai LUXEMBOURG. On voit combien il est difficile d'établir la vérité et notre présent article sera encore plein de contradictions. Mais laissons maintenant la parole au Commandant G. GOOR. Il va nous dire comment il est arrivé en Afrique et comment il était à pied d'œuvre en 1914.

C'est à son retour de son voyage au Congo en 1909, que le Prince Albert, frappé par le fait qu'au bord de fleuves et de lacs où pullulait le poisson des indigènes en masse, privés de protéines, succombaient aux suites des morsures des glossines de l'espèce palpalis, c'est à dire à l'effroyable maladie du sommeil dont aucun blanc n'avait jamais succombé parce que disposant de viandes et autres aliments renfermant ces protéines.

Et il s'adressa au commandant Bultinck qui depuis 3 ans avait été chargé par lui de la fondation de l'Œuvre Royale Ibis, orphelinat de la mer, de préparer une mission de pêche qui avec un matériel d'expérience parcourerait les grands lacs en débutant par le Moëro, le plus poissonneux, suivant les rapports, et où sévissait avec une exceptionnelle rigueur la maladie du sommeil.

50 ANS APRES



activité navale belge 14-18

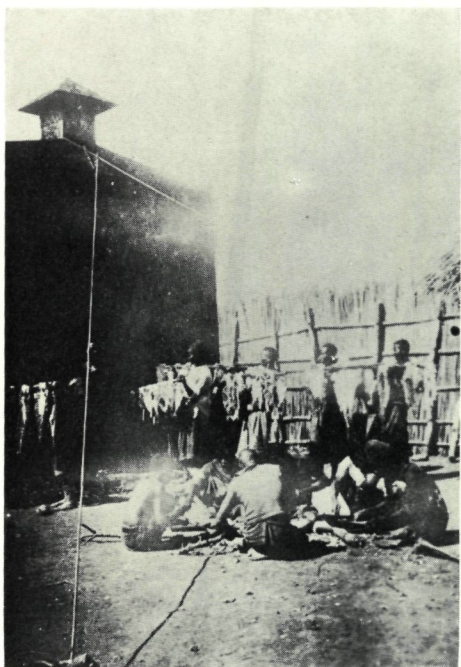
Si je fus choisi pour en reprendre la tête peu après l'arrivée au lac de 2 pêcheurs et d'un employé chargé de les aider vaguement au courant des entreprises de pêche, c'est que je fus désigné à ce poste par mon Directeur Général de l'Administration de la Marine parce que je venais de passer 5 années à bord des garde-pêche-navires-écoles de l'époque, le „Ville d'Anvers” et le „Ville d'Ostende”.

Lorsque j'arrivai au Moëro, en mai 1910, les maîtres de pêche Van Hyfte et Schoolmeesters et leur mentor ne s'étaient encore inquiétés que de choisir un site et construire une station de pêche ce qui fut accompli avec beaucoup de sagesse et de discernement.

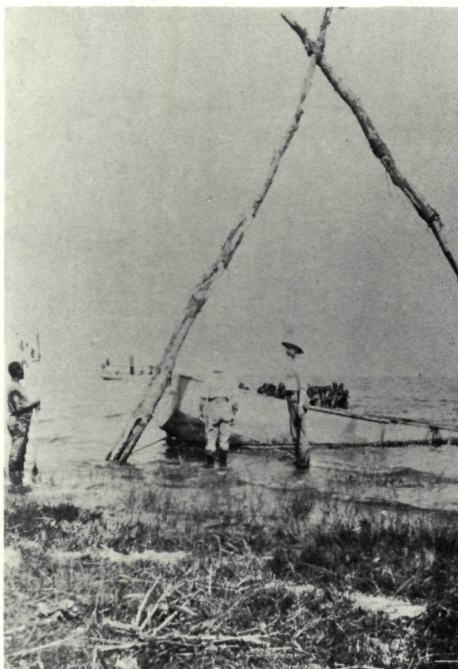
Cela me permit de commencer presque immédiatement les expériences de pêche avec le matériel emporté par la mission et les moyens certes précaires que permettaient les affectations au compte-gouttes d'un vapeur courrier, „l'Emile Wangermée”. Celui-ci était affecté, au transport de passagers, de courrier et de marchandises entre Kassenga et le lac Moëro, en saison des hautes eaux, et entre Kilwe et Pweto en saison de basses eaux.

Faute de rechanges, d'huiles de machine etc... le mécanicien-capitaine finlandais qui le commandait ne pouvait qu'une ou deux fois par mois nous prêter son bateau. Ce qui me fit d'abord penser à construire un radeau avec mâture et voiles en tissu de traite, lorsque l'on me signala la présence sous les eaux du lac, coulé depuis des années, d'un voilier appartenant à une mission protestante installée depuis des années à Lukonzolwa à mi-chemin entre Kilwe et Pweto. Sur la rive droite, chez les Rhodésiens du Nord, il n'y avait rien.

Je m'en fus voir le missionnaire en question, le Révérend Crawford, ancien confesseur de Stanley, et lui achetai sans difficultés pour 2 £ son bateau coulé. Deux arbres abattus dans la forêt voisine et traînés au lac par une centaine de noirs bénévoles servirent de chèvre et au bout d'une semaine de plongées etc... le „Mtuwe Wamani” (messager de



La fumerie démontable



Le renflouement du MTUWE WAMANI, au large l'EMILE WANGERMEE

paix) était renfloué au grand ébahissement du pauvre Révérend Crawford auquel je fis attribuer plus tard, par la mission, un cadeau assez consolateur pour son église. C'est à son bord surtout que commencèrent les expériences avec les longues lignes de hameçons et les longs filets de harenquiers, le chalut étant réservé aux expériences à bord de l'„Emile Wangermée”.

Nous avions en outre acheté la plus grande pirogue qui nous fut renseignée près du lac. Et ce fut le commencement d'expériences fructueuses, de plus en plus fructueuses ! A telle enseigne qu'un vieux pêcheur baluba du nom de Kapema, du village de Pweto, ne pouvait me rencontrer sans se prosterner le front dans le sable en me criant que j'étais le grand sorcier de la pêche, „le Grand Fundi de l'Eau” ce dont j'essayai de le dissuader en l'amenant avec nous surveiller nos lignes ou nos filets ou même le mouillage de notre petit chalut à bord de l'„Emile Wangermée”.

Je laissai la station de pêche du Moëro sous la direction du brave et courageux Van Hyfte, au début de 1912 et partis pour le Tanganyka où je disposai de l'„Alexandre Delcommune” pour faire quelques essais aux lignes et nasses, le chalut ne présentant aucun intérêt dans les grandes profondeurs de ce lac ; moins intéressant que la Moëro malgré ses sangalas géants (*lates niloticus*) et ses hydrocions (Poisson téyre) de taille également considérable atteignant les 1 m. 80 comme en témoignent certaines photos jointes, et les 547 diverses espèces cataloguées par un naturaliste anglais dont le nom m'échappe mais qui explora le lac et sa faune une dizaine d'années avant mon arrivée à Moliro, port d'attache de l'„Alexandre Delcommune”.

Je visitai ensuite les lacs Kisale, Upemba, Kabamba et Kazibaziba dont les nappes de papyrus représentaient de gros aléas pour une exploitation avec les moyens dont je disposais.

Enfin, je fis une courte visite au lac Albert Edouard et au lac Albert où les nasses de harenguier firent merveille : moisson plus riche qu'au Moëro surtout au lac Edouard.



Le marché au poisson



Yvon VAN HYFTE et ses élèves

Je retournai au lac Moëro, fin 1912, et rentrai en Belgique avec une moisson fournie d'observations et des déductions qui furent mises à profit pour préparer une seconde expédition avec un matériel plus approprié qui quitta la Belgique en 1913 et était en plein rendement lorsque l'état de guerre étendu au centre de l'Afrique vint mettre fin à cette activité.

Mais la station de Pweto put, en septembre 1914, expédier des caravanes de porteurs de poisson fumé aux troupes belges en campagne jusqu'à des dix journées de marche. Et ces produits de la pêche arrivaient en excellent état et étaient vivement appréciés par nos braves askaris en campagne.

Je fus d'abord chargé, lorsque le Colonel OLSEN passa par Pweto et recueillit mon entrée comme volontaire de guerre à la Force Publique, d'organiser une défense nautique du lac Moëro mais, peu après je fus chargé de la défense, autrement plus importante du Tanganyka dont je formai et commandai la flotille belge jusqu'à conquête de la maîtrise du lac par la flotille belgo-britannique en 1916.

Et voilà comment des membres de la mission de l'Ibis se trouvèrent là pour être affectés à une mission quelque peu différente de celle pour laquelle ils étaient partis pour les grands lacs en exécution d'une œuvre imaginée par un Prince Royal généreux, soucieux du bien être des populations indigènes qu'il avait visitées quelques années plus tôt. Et c'est l'origine d'une industrie qui devait se développer après la guerre de 1914-1918 tout d'abord au lac Moëro où Van Hyfte poursuivit pendant un temps les opérations de pêche pour les reprendre au Tanganyka où il fut le pionnier de la pêche comme il l'avait été au Moëro. Mais la pêche se développa surtout au lac Albert Edouard où l'Etat monta une station de pêche et au lac Albert ensuite où les mines de Kilo-Moto firent de même pour retirer du lac des milliers et des milliers de tonnes de poisson dans les réserves inépuisables de ces eaux.



Yvon VAN HYFTE à bord de l'EMILE WANGERMEE

Mr VAN HYFTE dont vient de nous parler le Commandant G. GOOR est mort en 1949 mais il nous a laissé un récit de ses aventures. Ce texte nous a été aimablement communiqué par Madame Veuve VAN HYFTE qui habite toujours à Blankenberge et ce à l'intervention de Monsieur M. DEVRIENDT, Bourgmestre de cette ville. Je les remercie cordialement tous les deux.

Je donne ci-dessous ce précieux texte dans sa rédaction originale.

KONINKLIJK WERK VAN „IBIS” NAAR BELGISCH KONGO ONDER LEIDING VAN LTT GOOR

Vertrek op 1 oktober 1910 uit Antwerpen van eerste visserszending met bestemming PWETO Möero Meer. Aan boord hadden de bemanning der zending alle materialen : kabels, koord, netten, in vrachten van 25 kilos (dit voor het dragen door Inboorlingen in Kongo), de vrachten mochten niet zwaarder zijn, ook was er een uiteengeschakelde rokerij en motor een boord, die de namen droegen (boot „IBIS, motor Abeille”). Voor het vertrek had de heer V.H. maanden op voorhand het roken der vis aangeleerd te HOBOKEN en vervolgens herstellingen van motor te BOOM.

Bij de bemanning bevond er zich een Oostendenaar, vissersstuurman, 49 jaren. Eens voor de Portugese kust werden de eerste proefnemingen gedaan alsook voor Banana, deze waren volkomen geslaagd, de vis werd speciaal verpakt en naar België gestuurd. Na deze proefnemingen werd de reis voortgezet per boot en merendeels te voet, de reis duurde drie maanden vooraleer ter bestemming te zijn gekomen (PWETO).

Onderweg te LUKANDU is de 49-jarige Oostendenaar, de heer LABEKE, gestorven aan dysenterie en er begraven. Na dit droevig geval, want deze man liet een weduwe met 12 kinderen na, moest de reis verder, ter plaatse PWETO werd de visvangst aangevat onder leiding van Luitenant GOOR, die na enkele maanden naar België vertrok. Na vertrek van de bevelvoerder werd verder voortgewerkt, hutten (woningen, loodsen, enz.) werden gebouwd, de visvangst, drogen en roken werden met de beste uitslagen verwezenlijkt, een markt werd opgericht voor verkoop van vis aan de inboorlingen en Europeanen, de opbrengst was ver boven alle verwachtingen ; verder gingen de leveringen naar de strijdkrachten en arbeiders van de staat.

In juli 1913 terug naar België, van Pweto 10 dagen te voet tot Elisabethstad, om vandaar via Kaapstad, Londen, Southampton, met aankomst te Oostende, werd opgewacht door wijlen Koning Albert, Kommandant A. Bultinck, enz., en met de beste gelukwensen ontvangen. Verzoek om een tweede vertrek, die plaats had op 9 februari 1914, uit Antwerpen met aankomst te PWETO in de de maand mei. Er werd rechtstreeks gewerkt voor het in gereedheid brengen van het materiaal, gebouwen die uit klei en stro bestonden, er werd ook voor een overdekte markt gezorgd, de visvangst aangevangen, gerookt en verkocht.

Aankomst van Luitenant GOOR en echtgenote, kort daarop, in augustus 1914, oorlogsverklaring. De Jole Ibis werd opgevorderd voor de brievenpost tussen Rhodesië en Belgisch Kongo. De opbrengst van de visvangst voor het provianderen der troepen en dragers van Kolonel OLSEN. Vertrek van leider Ltt GOOR als commandant der Tanganikavloot. Gans alleen moest het werk voortgezet worden voor levering aan de krijgsmachten tot in juli 1915. Dan werd ik opgevorderd door Majoor Stinglhamber, commandant der groep nr. 2 met alle materiaal, boot, enz. de beste vissers. Voor KLM 261. 25 juli 1915, vertrek naar KIAMBT (10 dagen te voet) met uiteengeschakelde boot, materiaal in kisten. Te Kiambi, monteren van de boot, opvordering van twee vissersboten en vertrek met vissers-inboorlingen op de stroom, de andere boten op sleeptouw tot Kabalo, daar werd alles in z'n geheel geladen op wagens van de spoorweg tot Albertstad, Tanganika Meer. De visvangst moest ogenblikkelijk aanvangen voor het leveren aan blanken en soldaten, zo was er iedere dag verse vis op tafel, tot de Duitsers ervan lucht kregen, en met hun kanonnerschip de „VON WISMANN” nader kwamen en probeerden de vissersboten in de grond te krijgen, gelukkig werden ze ook onder schot genomen door het Belgisch leger tot op zekere dag de Duitse boot getroffen werd en zonk. De bemanningsleden sprongen in het water en trachten aan wal te zwemmen om zich te redden. De Kapitein en een onderdaan zijn op hun schip gebleven en gezonken. Later door de Belgen weer vlot gemaakt, „Vengeur”.

Op 12 augustus 1916 werd ik verplaatst naar de commissie van Luitenant-Kolonel MOULAERT, bevelhebber over Tanganikaverdediging en werd belast met de dienst der zeilboten. Vertrek naar Kigoma op zoek naar boten. Een opgemerkt aan de Luitsche (Zuid OUDJIDJI), opgeëist en met half verstorven zeilen van Indiër, verstelling der zeilen en de reis ging naar Nyanza voor het opladen van munitie. Vandaar met veel moeilijkheden naar Kigoma. Een andere boot werd opgetakeld. 'k Gaf bevel aan de blanke matroos E. O. BREESE met het overbrengen der postzakken (brieven) enz. van KIBWESI naar Albertstad. De twee andere matrozen, Verknocke en Lusyne werken aan het optuigen van de andere boten, terwijl C.H. met het grootste schip de ontruiming der post BARAKA (oversten, soldaten en munitie en ravitaillering deed). Er werd dag en nacht gewerkt zonder verpozen, en eindelijk werd het zeewezen te Kigoma ingericht, dan kreeg ik bevel tussen Kigoma en Oudjidi een visserij op te richten, teneinde het leger te bevoorraden. Na de verovering van TABORA was de oorlog voor ons, Belgen, in Kongo geëindigd. S/S/Baron PHANIS wierp het anker in volle zee voor OUDJIDJI. 'k Werd belast met het inschepen der legerafdelingen van Generaal TOMBEUR. Alle sloepen en vaartuigen der Arabieren en Indiërs werden opgeëist, alle troepen werden onder mijn bevel aan boord gebracht niettegenstaande een woelige zee, zonder enig ongeval, dan persoonlijk de Generaal aan boord, die naar Albertstad werden overgebracht.

Ik bezat geen materiaal meer, er was niets meer te verrichten. Dan heb ik mijn beschikbaar aangevraagd en verkregen van Koninklijk gemachtigde MALFAIT op 15 juni 1917.

NOTA VAN DE REDAKTIE:

De tekst van de heer Van Hyfte werd in zijn oorspronkelijke vorm gepubliceerd.

Nous reviendrons sur ce texte très intéressant puisqu'il nous a déjà entraînés beaucoup plus loin. Une mise au point ou plus exactement une tentative de mise au point s'impose avant de quitter ce chapitre consacré au rôle joué par la mission de pêche dans la préparation de la flottille du Tanganyika.

Le récit du 1er sous-officier VAN HYFTE fait mention de l'Œuvre Royale de l'IBIS. Le Commandant G. GOOR m'a aussi déclaré : „la mission est bien celle de l'Œuvre Royale IBIS de 1910 à 1914 puisque nous battions le pennon de l'Œuvre à la vergue du mat de pavillon et que les deux joles emportées la-bas en 1913 lorsque je repartis pour le Moëro avec tout un matériel plus approprié que celui que je trouvai en 1910, portaient à l'avant le sigle de l'Ibis”.

Rentrée des filets





Le chef PWETO en 1911 et les notables indigènes de Kiwelewele

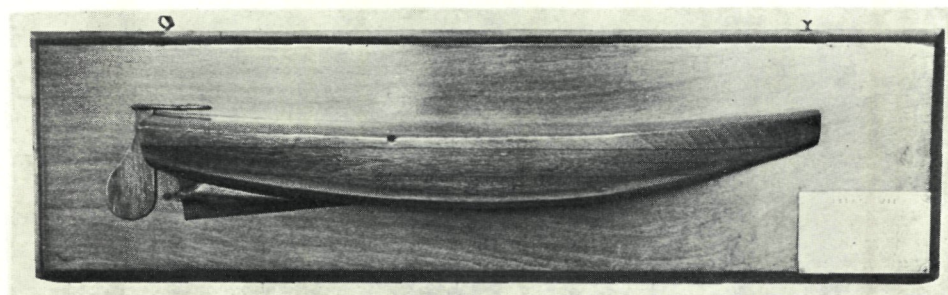


La flottille au complet de g. à droit : la pirogue, le MTUWE WAMANI, l'EMILE WANGERMEE

Il y a là cependant une discordance entre les deux récits. La publication de ces deux récits incitera peut-être un lecteur à nous faire parvenir des renseignements.

Je me suis adressé pour ma part à l'Œuvre Royale de l'IBIS dont le directeur Monsieur H. CAESTECKER m'a aimablement signalé qu'il ne possédait aucune documentation sur l'activité de la mission IBIS-Congo qui, d'après lui, devait être tout à fait autonome à l'égard de IBIS-Belgique. Il possède cependant une coupe longitudinale de la coque d'une yole dénommée IBIS VII. Il s'agit donc de l'embarcation dont font mention les deux récits. Il faut cependant faire observer que le nom d'IBIS VII a été porté par un des chalutiers de l'Œuvre, le 0.77, acquis en 1910 et qui était réfugié en 14/18 à Midfordhaven d'où il pratiquait la pêche, n'étant pas réquisitionné par l'Amirauté.

IBI: VI





MAQUETTISME



MODELBOUW



DALOZE
C. ADAM

Nous allons entamer ce qui est un grand morceau dans la construction d'un modèle : le château et le mât.

Vu l'importance du travail, nous laisserons pour la prochaine fois, les pièces 12, 13, 14. Les cinq pièces qui constituent le château, peuvent être faites en bois dur, collées les unes sur les autres. Chaque bloc sera soigneusement peint, et équipé du maximum de détails, que l'on trouvera sur le plan et les photos.

Les armoires 8, 9, 10 (trois de chaque bord) ont des portes, qui sont figurées par des morceaux de bristol rectangulaires collés. Vous tracerez à l'encre de chine, des traits aux emplacements des fermetures et des charnières.

Votre premier bloc terminé, ne le placez pas sur le bateau, mais sur une planchette de bois „B” ou un morceau de carton fort. Cela vous évitera, pour le montage des autres blocs de devoir manipuler une coque encombrante ; vous ne placerez le château sur la coque qu'une fois terminé.

Ce chantier prêt, avec le 1er bloc, passons à la planche 11/7.

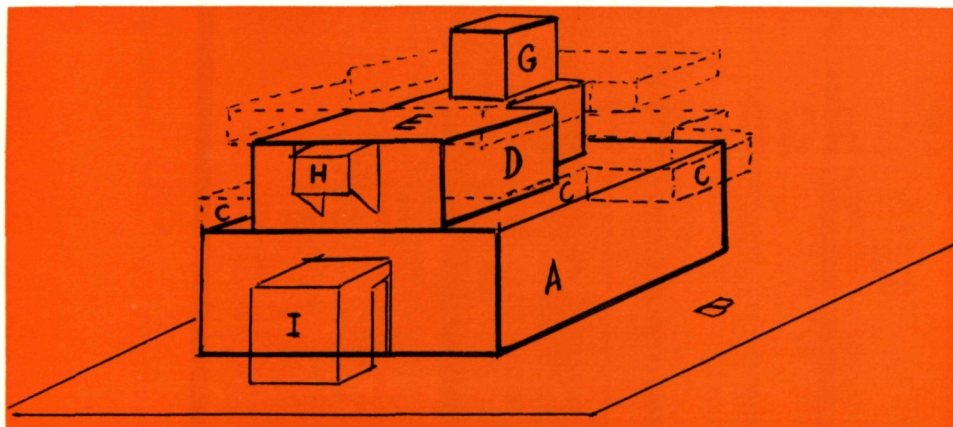
Nu beginnen we met een belangrijk deel in de modelbouw, namelijk met het kasteel en de mast.

Dit gedeelte behelst een groot deel van werkuren, daarom zullen we de stukken 12, 13 en 14 in een volgend nummer behandelen.

De vijf onderdelen die het kasteel uitmaken kunnen uit hard hout vervaardigd en op elkaar gelijmd worden. Ieder deel zal met zorg geschilderd en met het grootste aantal bijzonderheden die we op de foto's terugvinden, uitgevoerd worden.

De kasten 8, 9 en 10 (drie aan elke boord) zijn van deuren voorzien die verwezenlijkt worden bij middel van rechthoekig gelijmde bristolstukken. Het wordt aangeraden de sluitingen en de scharnieren na te booten door lijnen getrokken met Oostindische inkt.

Als u klaar bent met het eerste onderdeel, raad ik u af dit op het model te plaatsen doch eerder op een plankje „B” of een stuk hard bordpapier. Deze manier van werken biedt het voordeel niet gehinderd te worden bij het plaatsen van de andere onderdelen door de romp. Het kasteel wordt slechts op de romp geplaatst op het ogenblik dat het volledig afgewerkt is. Eens zover bekijken we plaat 11/7.

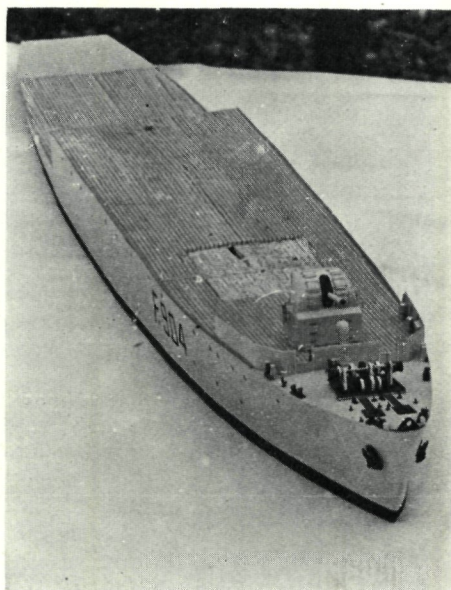
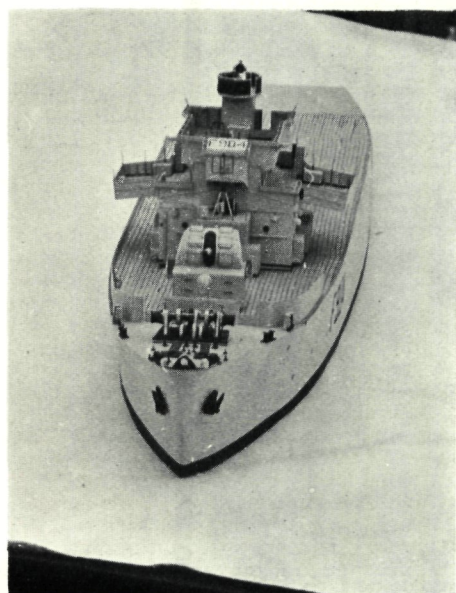


Découpons dans une planche de 1 mm. d'épaisseur, le pont, qui viendra se coller sur la partie „A”. Ne pas oublier d'imiter les planches du pont, avant de mettre en place le bloc „D”, que nous aurons préparé avec le même soin que le bloc „A”. Le bloc „D” étant en place, nous pouvons placer le pavois „C” sur „A”.

Sur la partie supérieure „D” nous avons la passerelle (le „bridge”), dont nous relèverons les dimensions sur la planche 11/7 „E”. Son pont est en réalité métal-

Uit een plankje van 1 mm. dikte zagen we het dek dat aan deel „A” gelijmd wordt. Niet vergeten de dekplanken na te bootsen vooraleer het deel „D” aan te brengen dat we met dezelfde zorg dienen af te werken. Eens het deel „D” ter plaatse kunnen we het kasteel „C” of „A” monteren.

Op het bovenste gedeelte van „D” hebben we de brug („bridge”) van dewelke we de afmetingen op plaat 11/7 „E” zullen terugvinden.





lique et recouvert d'un caillebotis (fig. 2). A l'échelle 1/100, je reconnais que cela n'est pas facile à exécuter. Sur „D” vous devez placer un pavois, qui sera muni d'un coupe-vent „E”. Les appareils qui équiperont la passerelle sont décrits à la planche 11/9. Le bloc „G” est surmonté d'un bastingage, qui est recouvert d'un morceau de toile blanche. Ajoutons ensuite les blocs „H” et „I”.

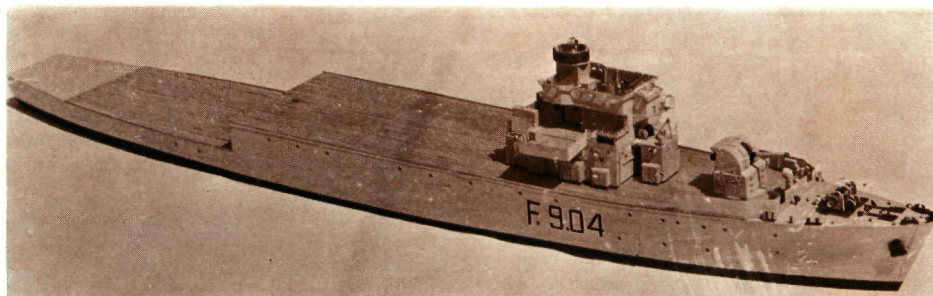
Le bloc „A” comprend la chambre, la salle de bain et l'office (pantry) du commandant, le bureau du bord (ships office) et la descente (lobby) vers le quartier des officiers.

Le bloc „D” est la timonerie (wheelhouse) et la chambre des cartes.

Le „E” est la passerelle (bridge), le „G” la chambre du radar, en „H” la chambre de l'asdic, et le „I” l'abri pour les servants de la pièce d'artillerie de 4 pouces (NDLR).

Haar dekgedeelte bestaat in feite uit metaal dat op zijn beurt van het kasteel (fig. 2) voorzien wordt.

Ik neem aan dat dit op schaal 1/100 niet gemakkelijk uit te voeren is. Op „D” plaatst u een kasteel dat van een windscherm „E” voorzien wordt. De toestellen welke op de brug te vinden zijn worden op plaat 11/9 aangegeven. Het deel „G” wordt voorzien van een reling die bedekt wordt met een stuk wit zeildoek. Nadien worden de delen „H” en „I” aangebracht. Deel „A” omvat de kajuit, de badkamer en de „pantry” van de Commandant, de „ships office” en de „lobby”, die naar het officiersverblijf leidt. Deel „B” vormt het roerhuis (wheelhouse) en de kaartkamer. In „E” vindt men de brug („bridge”) terug, in „G” de radarkamer, in „H” de asdic kamer en in „I” de schuilplaats voor de bedieners van de 4 duim-artillerie (NVDR).



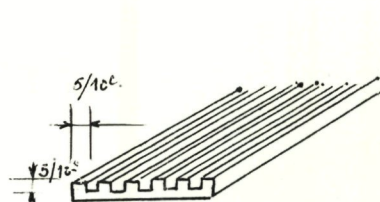


FIGURE 3

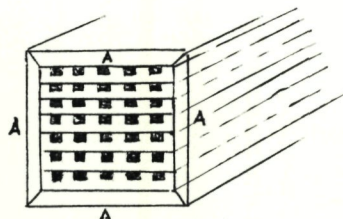


FIGURE 4

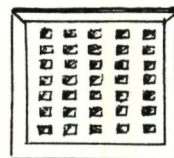


FIGURE 5

Pour faire des caillebotis, deux formules s'offrent à nous :

1. La construction se rapprochant le plus de la réalité, consiste à découper des lattes de 8 mm. de largeur, et 1 mm. d'épaisseur et 10 cm. de longueur. Chaque planchette sera marquée d'un trait de scie de 5/10 de mm. en profondeur et espacé de 5/10 de mm. (fig. 3). Ensuite on superpose, par collage, 8 lattes (fig. 4), afin d'avoir une section carrée de 8 mm. sur 8.

Chaque face recevra une planchette „A” collée pour figurer l'encadrement du caillebotis. Il ne nous reste plus, qu'à couper des tranches pour obtenir nos pièces (fig. 5).

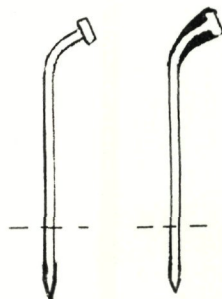
2. Du tulle à trous carrés collé et peint peut donner une certaine illusion.

Si vous avez bâti le château comme il est dit plus haut d'un assemblage de blocs, vous aurez intérêt à figurer les hublots par

Roosters kunnen op twee wijzen vervaardigd worden :

1. De meest op de werkelijkheid gelijkende constructie wordt verkregen door latjes uit te zagen van 8 mm. breedte, bij 1 mm. dikte en 10 cm. lengte. In elk latje worden met de zaag inkepingen aangebracht van 5/10 mm. diep met tussenruimten van 5/10 mm. (fig. 3). Vervolgens lijmt men 8 latjes opeen (fig. 4) om een vierkant snijvlak van 8 mm. op 8 te bekomen. Op elk zijvlak zal een plankje „A” gelijmd worden om de omlijsting van de lattenrooster voor te stellen. Er blijft ons slechts de „smeden” van dit werkje af te zagen om die gewenste stukken te bekomen (fig. 5).
2. Beschildeerde tule met vierkante gaten kan op de voorziene plaatsen gelijmd worden om lattenroosters voor te stellen, zij het dan met minder getrouwheid dan 1. hiervoor.

Indien u, zoals eerst gezegd, het kasteel vervaardigd hebt uit een stel onderdelen, dan hebt u er belang bij de patrijspoorten voor te stellen door cirkeltjes van zwart papier.



FIGURES 6 & 7

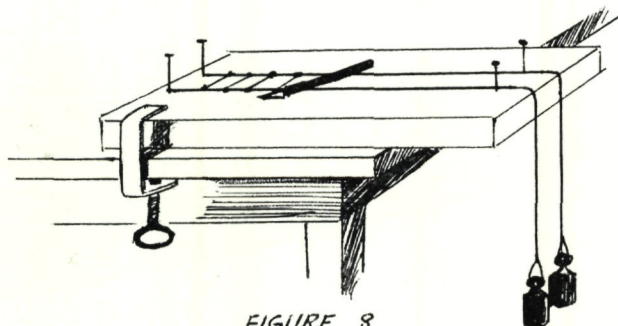


FIGURE 8

des pastilles de papier noir. Sur la partie supérieure du bloc „H”, inscrivez la marque „F 904”. Tous les petits accessoires de la passerelle sont faits en bois ou en métal ; à votre choix.

Les pièces 4 de la planche 11/9 sont des petites épingles de couturière (fig. 6) pliées juste en-dessous de la tête, et ensuite peintes avec de la couleur épaisse, pour leur donner une forme conique (fig. 7). Le siège du „Pacha” (*) est très délicat à exécuter car il est en bois, et nous ne devons pas perdre de vue qu'à l'échelle 1/100, 1/10 de mm. représente 1 cm., et 1 mm. : 10 cm. ! (ne jamais l'oublier).

Si vous avez lu attentivement l'article sur la soudure. Je crois que vous n'éprouverez aucune difficulté à exécuter le bastingage qui se trouve sur le bloc „G”. Par contre, fabriquer des échelles métalliques de diverses grandeurs est autre chose. Comme je puis espérer que vous continuerez à faire d'autres bateaux, et à des échelles différentes, il est nécessaire que vous sachiez que la finesse en soudure n'a pas de limite. Seule la panne de votre fer doit être aux dimensions des pièces à exécuter. Observez la fig. 8, et vous aurez déjà, en partie, compris le système. Sur une planchette, fixez un morceau de „formica” ou d'„Unalit stratifié”, résistant à l'acide et à la chaleur du fer à souder. Sur l'une des extrémités, clouez deux petits clous distants de 5 mm. A chacun de ces clous amarrez un fil de cuivre de 5/10 de mm. Vous couchez vos deux fils parallèlement sur la plaque. A l'autre extrémité vous pendrez un poids pour tendre les fils. Les deux fils parallèles constituent les montants de l'échelle. Il nous reste à placer les échelons, que nous fixerons par de petits points de soudure. Prenez un fil de même diamètre que les montants de l'échelle et d'une longueur de 10 à 15 cm. introduisez l'extrémité du fil en-dessous des deux fils parallèles (bien perpendiculairement) et posez deux points de soudure très fins.

(*) Le Pacha : familièrement le commandant. Celui-ci étant donné qu'il passe le plus clair de son temps à la mer, sur la passerelle, jouit du privilège d'y avoir un siège. (NDLR)

Op het bovenste gedeelte van deel „H” schrijft u het merkteken „F 904”. Alle kleine onderdelen van de brug worden naar keus in hout of in metaal vervaardigd.

De stukken 4 van plaat 11/9 zijn kleine naaisterspelden, die juist onder de kop omgebogen worden ; om hen een konische vorm te geven worden ze met dikke verf bestreken (fig. 7).

De zitplaats van de „Ouwe” (*) is niet gemakkelijk uit te voeren, want zij wordt uit hout vervaardigd, en bij een schaal van 1/100 stelt 1/10 mm. 1 cm. voor en 1 mm. 10 cm. (niet vergeten !)

Indien u met de nodige aandacht het artikel over het solderen gelezen hebt, denk ik niet dat u enige moeilijkheid zult hebben bij het vervaardigen van de verschansing, die zich op deel „G” bevindt.

Daarentegen zal het maken van metalen ladders van verschillende afmetingen heel wat moeilijker uitvallen.

Daar ik hoop dat u zult doorgaan met schepen bouwen op verschillende schalen, dient u te weten dat het „fijnwerk” in verband met solderen onbegrensd is. Er moet enkel op gelet worden dat de dikte van de kop van de soldeerbout aangepast is aan de afmetingen van de te solderen stukken. Bekijk fig. 8, en u zult reeds het systeem grotendeels begrepen hebben.

Bevestig op een plankje een stukje „formica” of „gestratificeerd unalit”, dat bestand is tegen zuren en tegen de hitte van de soldeerbout. Op één der uiteinden slaat u twee nageltjes in, op 5 mm. van elkaar. Aan ieder nageltje maakt u een koperdraad van 5/10 mm. vast. Deze twee draden laat u evenwijdig met elkaar over het plankje lopen en aan hun andere uiteinden bevestigt u gewichten om ze gespannen te houden.

Bedoelde draden vormen de stijlen van de ladder. Vervolgens moeten we de sporten aanbrengen. Hiertoe nemen we een draad van 10 à 15 cm. lengte, met dezelfde diameter als deze van de stijlen, dan steken we één uiteinde ervan onder de evenwijdige draden door (er zorg voor dragend dat hij loodrecht staat op deze) en solderen hem er aan vast. Met een mes wordt het overschot van de draad ter hoogte van de stijl afgesneden. Dit zal zoveel maal moeten gedaan worden als er sporten aan de ladder moeten zijn.

(*) De „Ouwe” : familiäre benaming voor de Commandant. Omdat deze, op zee, de langste tijd op de commandobrug doorbrengt, geniet hij het voorrecht er een zitplaats te hebben. (NVDR)



FIGURE 10



FIGURE 10A

Ensuite au couteau, coupez le fil à ras des montants. Vous recommencerez l'opération autant de fois qu'il y aura d'échelons à l'échelle.

On peut, de cette façon, exécuter des échelles de 2 mm. d'écart entre montants. La même méthode peut être employée pour faire du bastingage très fin à 5 ou 4 filières. La fixation d'un poids à chaque extrémité des fils a pour but de rattraper la dilatation du fil à chaque point de soudure.

Les échelles de bois, se font à partir d'un petit gabarit (fig. 10 et 10a).

Dans une latte de bois dur de 4 mm. de côté, faites des traits de scie distants de 1,8 mm., et profonds de 2 mm., inclinés comme le représente la fig. 10.

Dans des petites planchettes de bois tendre provenant d'une boîte d'allumettes, coupez des marches de 5 mm. de longueur sur 2 mm. de largeur, vous les introduirez dans les fentes de la latte. Ensuite, appliquez de chaque côté un montant, contre le bout des marches. Attendez que la colle soit bien sèche avant de démouler la pièce.

Le mât tripode n'est pas aisé à souder ; voici comment il faut procéder :

Sur une planche (fig. 11), collez une planchette perpendiculaire, de 34 mm. de hauteur et 50 mm. de largeur. Sur la plaque de base, reportez les côtés de la planche II/11, 1, 2, 30, 40, 60, 50. Ces dimensions sont les

Op deze wijze kan men laddertjes maken waarvan de sporten amper 2 mm. van elkaar verwijderd zijn.

Dezelfde methode kan aangewend worden bij het maken van zeer fijne verschansingen met 3 of 4 staven.

De gewichten aan de uiteinden van de koperdraden dienen ook om het uitzetten van de draad, bij het solderen, op te vangen. Als basis voor het vervaardigen van houten ladders wordt een kleine mal gebruikt.

In een latje van hard hout, dat een zijde van 4 mm. heeft, worden op 1,8 mm. van elkaar inkepingen gezaagd van 2 mm. diep. Deze inkepingen hebben een zekere helling ten overstaan van de rib van het latje (fig. 8). Uit het zachte hout van een lucifersdoosje worden treden gesneden van 5 mm. lengte op 2 mm. breedte. Deze treden plaatst u in de inkepingen van het latje ; vervolgens lijmt u aan weerszijden een boom van de ladder aan de uiteinden van de treden.

Er dient gewacht tot de lijm goed gedroogd is, om het stuk uit de vorm te nemen.

De drievuutige mast is niet gemakkelijk te solderen. Ziehier hoe dit best kan gedaan worden.

Een plankje van 34 mm. hoog en 50 mm. breed wordt loodrecht op een plank gelijmd (zie fig. 11). De op plaat II/11, 1, 2, 30, 40, 60, 50 vermelde afmetingen worden op de basisplank overgebracht. Deze afmetingen bepalen de plaatsen van de toebehoren van de mast, zoals de mastbol, de twee raas, de radarantenne en van het punt waar de drie stangetjes van 2,5 mm. samenkomen

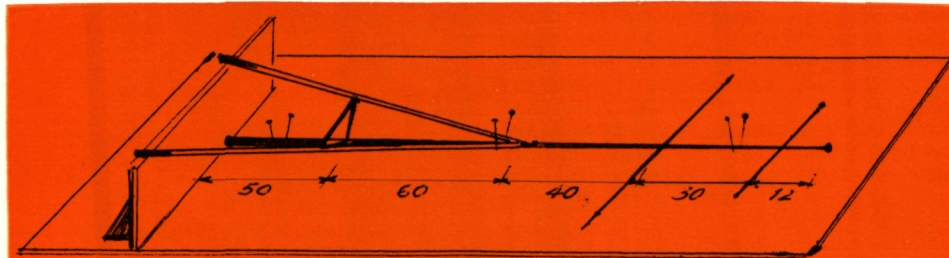


FIGURE 11

emplacements des accessoires du mât, tels que la pomme de mât, les deux vergues, l'antenne-radar, et la jonction des trois tiges de 2,5 mm. qui constituent les entretoises du tripode. Les aiguilles de 2,5 mm., en acier, feront notre affaire. Disposez sur votre chantier les tiges, puis coupez à longueur voulue, et maintenez les en place avec des épingles. Ensuite, pratiquez les soudures avec un fer très chaud. Quand vos soudures sont terminées, essuyez avec un chiffon l'excédent d'acide pour éviter la rouille. Le mât terminé sera placé dans trois trous, un sur le château, et les deux autres, sur le pont. Fixez-le provisoirement sur la coque. Je vous conseille d'en faire le haubanage, de même que le bastingage, en tout dernier lieu.

Le Fin du Fin

Je ne suis pas marin et cela est un handicap lorsque l'on doit imaginer les endroits les plus fréquentés par l'équipage sur le pont d'un bateau.

Ceci pour vous dire que certaines peintures sont plus souillées que d'autres et que l'on doit peindre en conséquence. Pour les méticuleux, vous remarquerez que l'échelle de mât est un peu spéciale. Chaque échelon devra dépasser de 5/10 de mm. les montants.

Notez bien, que le mât n'est représenté que schématiquement sur la planche II/11, et en réalité sur vos photos. Sur la planche II/8, nous avons deux coffres à pavillons. Vous pouvez les bâcher ou les compartimenter et y figurer des petits pavillons roulés de couleurs multiples. Si vous bâchez avec du papier de soie noire, n'oubliez pas de le froisser pour lui donner l'aspect de la toile.

Tous les coffres à munitions et autres doivent avoir des charnières et fermetures (à figurer à l'encre de chine). J'insiste beaucoup pour que vous n'oubliez pas sur le château, les fils électriques et les tuyauteries car tout cela a une grande importance à l'échelle 1/100.

Certains lecteurs auront remarqué l'absence presque totale des termes de marine compliqués pour les pièces décrites dans mes articles.

Veuillez m'en excuser, mais je l'ai voulu ainsi pour permettre aux profanes de n'avoir en tête que la construction de leur bateau, sans s'empêtrer dans une terminologie compliquée.

en die de dwarshouten van de drievoetmast uitmaken.

Stalen naalden van 2,5 mm. zullen ons bij ons werk zeer nuttig zijn.

Schik de draden op uw werkplank, snijd ze op de gewenste lengte af en houd ze op hun plaats met spelden. Vervolgens soldeert u, waar nodig, met een zeer warme soldeerbout. Na het solderen moet het overtollige zuur afgeveegd worden, teneinde roest te voorkomen.

De drie onderuiteinden van de mast worden vervolgens in gaatjes vastgezet, nl. één op het kasteel en twee op het dek.

De mast wordt dan voorlopig aan de romp vastgezet.

Ik raad u aan slechts op het laatst het touwwerk en de verschansing aan te brengen.

Het neusje van de zalm

Als men, zoals ik, geen zeeman is, is er verbeeldingskracht nodig om deze plaatsen aan dek te bepalen, die het meest door de bemanning betreden worden. Dit om duidelijk te maken dat de beschildering op sommige plaatsen méér bevuild zal zijn dan op andere en dat men ook naar gelang moet schilderen.

Voor wie nauwgezet is, dient opgemerkt dat de mastladder iets bijzonders heeft: iedere sport met 5/10 mm. buiten de stijlen uitsteken.

Merk op dat de mast op plaat II/11 slechts schematisch voorgesteld wordt, terwijl uw foto's de reële weergave ervan zijn. Op plaat II/8 zijn twee vlaggekooffers voorzien. U kunt deze met zeil bedekken of in vakken verdelen en er de vlaggen in voorstellen door rolletjes gekleurd papier.

Indien u zwart zijdepapier gebruikt om het dekzeil voor te stellen, vergeet niet dit papier te kreuken om het het uitzicht van dekzeil te geven.

Munitie- en andere kisten moeten voorzien zijn van scharnieren en sloten: teken deze met oostindische inkt.

Ik dring erop aan dat niet zou vergeten worden op het kasteel de elektrische draden en buizenleidingen aan te brengen. Op de schaal van 1/100 is dit zeker van groot belang.

Het ontbreken van ingewikkelde marinetermen in mijn artikels zal zeker sommige lezers opgefallen zijn. Ik verontschuldig mij er om, maar hierdoor heb ik de leek rustig aan de bouw van zijn schip willen laten, zonder hem met een ingewikkelde terminologie hoofdbreken te bezorgen.

BUNDESMARINE



Construction de biefs sur le Rhin.

Le Parlement fédéral vient d'adopter un projet de loi en vue de la conclusion avec la France d'un accord relatif aux travaux d'aménagement du cours supérieur du Rhin. D'après le Traité de Versailles, l'Etat français était autorisé à disposer librement des eaux du Rhin dans son cours supérieur. Les projets français d'aménagement auraient fait dangereusement baisser le niveau de la nappe phréatique dans la plaine du Rhin et causé du tort à l'agriculture allemande. Après l'adoption de cet accord, il a été décidé que la France et l'Allemagne construiront et financeront en commun deux biefs dans la région de Strasbourg/Kehl et Neuburgweiser/Lauterbourg.

Recrutement.

48.000 conscrits et 4.600 volontaires de carrière ont rejoint les forces armées au 1er avril dernier. Ils ont été répartis comme suit :

Force terrestre :

38.700 conscrits et 2.200 volontaires,

Force aérienne :

7.600 conscrits et 1.700 volontaires,

Marine :

1.900 conscrits et 700 volontaires.

Drei Ländern March.

Une équipe de l'Etat-Major de la Force Navale comprenant les 1ers Maîtres Claes, De Blauw et Kaluzinski, le 1er Maître Chef Weicker et les Lieutenants de Vaisseau de 1er cl. Van Gelder et De Ridder participèrent au cours du week-end de Pentecôte à la Marche des 3 Pays organisée par le 8e TTR stationné à Aix-la-Chapelle.

Le trajet Liège, Maastricht, Aix-la-Chapelle, soit plus de 75 km. fut parcouru en 16 heures. Des 250 participants inscrits, 40 seulement dont nos six représentants participèrent au défilé final à la fin duquel le Général-Major Legrain leur remit la décoration sportive du „Drei Ländern March“, tandis que Monsieur Schyns, député-bourgmestre de La Chalamine leur décerna une plaquette souvenir pour leur prestation d'ensemble.

SAR.

Les interventions du Service de Sauvetage et de Recherche ont augmenté de 20 % en 1969 par rapport à 1968.

Le SAR fut alarmé à 1.420 reprises. 24 missions avec plus de 55 heures de mer furent assurées par la marine.

j. de ridder

Un sous-marin musée.

Le sous-marin „U 995” du Type „VII C”, dont 600 exemplaires furent construits au cours de la dernière guerre, entrera bientôt en service comme musée devant le mémorial de Laboe.

Le „U 995” fut, après la capitulation allemande, cédé par la marine britannique à la Norvège et y rendit service de 1947 à 1965 sous le nom de KAURA. Il fut par la suite remis à la marine allemande étant donné sa valeur historique.

Voici ses caractéristiques : déplacement : 800 tonnes, longueur : 66,50 m. largeur : 6,20 m., tirant d'eau : 5 m., vitesse en surface : 17 nœuds, vitesse de plongée : 8 nœuds, rayon d'action : 8.500 nautiques à la vitesse de croisière de 10 nœuds, armement : 5 tubes lance-torpilles avec 14 torpilles entreposées.

Mission scientifique

Le navire de recherches océanographiques allemand „METEOR” a quitté Hambourg il y a quelques semaines, en vue d'effectuer son 19e voyage de recherches, qui le conduira dans l'Atlantique-Sud pour y réaliser un programme de travaux biologiques.

Fusion de compagnies de navigation

La contrainte généralisée à la concentration dans le trafic maritime international a mené à la fusion des deux plus célèbres et plus grandes compagnies allemandes de navigation. Sur une décision de leur conseil d'administration respectif, la „NORD-DEUTSCHER LLOYD” de Brême et la „HAMBURG-AMERIKA-LINIE” d'Hambourg constitueront à partir du 1er septembre de cette année, la plus grande société mondiale de transports maritimes. Elle portera le nom de „HAPAG-LLOYD S.A.”.

L'importance de cette nouvelle entreprise est considérable. Elle possède maintenant une flotte de 114 cargos ; le tonnage total s'élève à 1,1 million de tonnes de jauge brute. La nouvelle HAPAG-LLOYD S.A. devient en outre propriétaire des deux grands transatlantiques allemands „BREMEN” et „EUROPA” de la déjà célèbre agence de

voyages HAPAG-LLOYD, d'un chantier naval sur la Weser maritime et de diverses autres entreprises annexes dont fait partie toute une flotte de remorqueurs.

Pour l'instant, il n'est pas encore possible de savoir avec certitude si ce mouvement de concentration s'étendra à d'autres compagnies allemandes de transports maritimes. En tout cas, le trafic très onéreux des containers l'exigeait ; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle dans d'autres grands pays, des concentrations et fusions de sociétés d'armateurs ont déjà dû être réalisées.

Nouveaux dragueurs-chasseurs pour la VOLKSMARINE d'Allemagne de l'Est

Les dragueurs les plus récents de la classe „KRAKE” sont âgés de 12 ans, les plus anciens, de la classe „HABICHT” ont déjà 17 ans d'âge, tandis qu'entre les deux, les „SCHWALBE” sont déjà en service depuis 15 ans.

Leur modernisation n'est certainement pas rentable étant donné que les HABICHT et KRAKE sont en tant que dragueurs, trop grands pour la Baltique et en tant que mouilleurs de mines trop petits et trop lents ; par contre les SCHWALBE sont quant à eux trop petits pour le dragage et la chasse des mines. En conséquence, ils seront remplacés progressivement par des dragueurs-chasseurs du type „KONDOR” lesquels seront construits par les chantiers Wolgast. Ceux-ci sont très similaires aux dragueurs de la classe „SCHÜTZE”. Ci-dessous un tableau comparatif de ces deux classes de bâtiments :

	Classe „KONDOR”	Classe „SCHÜTZE”
Déplacement pleine charge :	275	280
Longueur :	46 m	47,2 m
Largeur :	7 m	7,2 m
Tirant d'eau :	2 m	2,1 m
Propulsion :	Diesel	Diesel
Puissance :	—	4.500 CV
Vitesse :	—	24 nœuds
Armement : (AA)	2 x 25 mm	1 x 40 mm



répertoire biographique

Nicolas Outerlay
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau (1627), il fait partie de la flotte de Flandre, armée à Dunkerque par Ambroise Spinola et confiée à Fr. Ribera (14 galions et 3 pataches, 2.500 hommes) qui chasse les Anglais (qui sous Buckingham assiègent l'île de Ré) (nov. 1628) et mène la vie dure aux Hollandais. Ce sont les navires de cette escadre qui mèneront l'amiral hollandais Piet Hein à sa perte.

Firmin de Ochoa
(H.M.)

Capitaine corsaire de Dunkerque (1632-1634).

Henri Osten
(BWI) (G)

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande, le 26 juin 1629, un des 3 corsaires sous les ordres de Jacques Besage, qui attaquent l'escadre de 12 vaisseaux hollandais de l'amiral Piet Heyn Pieterszoon. Il eut la jambe emportée par un boulet, à cette affaire, et en mourut le 8 juillet à Rotterdam où il avait été emmené prisonnier. Une plaque commémorant son exploit fut apposée en l'église paroissiale d'Ostende.

Jan Ostens
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1674 l'„Alexandre le Grand” chaloupe de guerre.

Jacob Osten
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende.

Pieter Ostend aussi Hosten
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1690 l'„Aigle Volant” barque-longue de 12 Tx, 4 C.; en 1694 la „Reine d'Espagne” 24 Tx, 4 C.; en 1695 la „Revanche” barque-longue.

Albertus Osten aussi Oosten
(AR 569)

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1703 le „St.-Antoine de Padoue”, seneau de 40 Tx, 4 C., et la frégate le „St.-Esprit” de 72 Tx, 10 C.

François Oogemde
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1674 „De Foxe” frégate de 100 Tx, 12 C.

Carel Osdeyn
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1676 la „Ste-Marie”, chaloupe de guerre.

Jan Oliviers aussi Olleviers
(AR 566)

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1673 le seneau „Ste-Anne” de 8 Tx, 6 C. et en 1675 le „St.-Adriaen”, seneau de 36 Tx.

Alexandre Ooxmelin
en anglais **Esquemeling**
en Hollande **Exquemelin**

Chirurgien de bord.
Né probablement à Ostende en 1645, émigré en Hollande puis aux Antilles où il rallie la Flibuste. Embarqué en qualité de chirurgien à bord des navires des flibustiers, sert avec les plus célèbres d'entre eux tels Morgan, L'Ollonais, etc.

Participe à la prise de Carthagène des Indes par les pirates en 1697, et publie ses mémoires à Amsterdam en 1674-1678 : „Americaensche Zeerovers” qui furent tra-

Pieter Obert
aussi **Robert et Hobert**
(AR 566)

p

Guillaume de Penage
(G)

Jean Pietersen
aussi **Pieterzoon**
(G) (H.M.)
(The naval History of
England Vol. 1 Anderson)

Dirk van Paeschen
C. 38 II

Nicolas Pronck
(H.M.)

Cornil Pietersbyl
(H.M.)

Pieter Pietersen
(H.M.)

Cornil Pietersen
(H.M.)

Waes Peterszoon
(BW1)

Ewout Petersen

Plancqueur

duites en espagnol en 1681 et parurent en français et en anglais en 1684. C'est de ces mémoires que sont tirés la plupart des récits de pirates et de flibustiers.

Oexmelin est aussi célèbre pour avoir appris des Indiens caraïbes et des Espagnols la recette de la préparation du chocolat et l'avoir révélée aux habitants de nos provinces, de même que l'usage de l'huile de cacao pour calmer les brûlures. Il est considéré comme le premier médecin qui s'occupa de médecine tropicale; il avait acquis une grande célébrité auprès des flibustiers pour les amputations qu'il réussissait à leur entière satisfaction.

Capitaine corsaire d'Ostende, commande „le St-Pierre et Paul” en 1693, le „Stella Matituna” en 1697 et la „Diane” en 1703.

Capitaine de Vaisseau sous le comte de Flandre, Louis de Maele, il participe au siège d'Anvers de 1357, contre Wen-ceslas de Bohême. Son navire était pourvu d'artillerie. C'est la plus ancienne mention de présence d'artillerie sur un navire qu'on connaisse.

Commande en 1371 une importante flotte flamande qui transporte du vin venant de la Rochelle. Rencontre en baie de Bourgneuf (ou Torbay) Gui de Brienne qui conduisait les contingents anglais au Duc de Bretagne. Les navires se lient entre eux par des chaînes comme c'est l'usage et le combat s'engage comme à terre. Les flamands perdent 4.000 hommes et 25 navires; Pietersen capturé est enfermé à la Tour de Londres.

Capitaine marchand commande en 1516-1518, des expéditions commerciales vers la Palestine. En 1521, il fait partie de la flottille de commerce que 8 navires de guerre escortent vers l'Angleterre.

Capitaine de vaisseau en 1536.

Capitaine de vaisseau. Commande le „Cabane” en 1554 sous l'amiral van Meckeren.

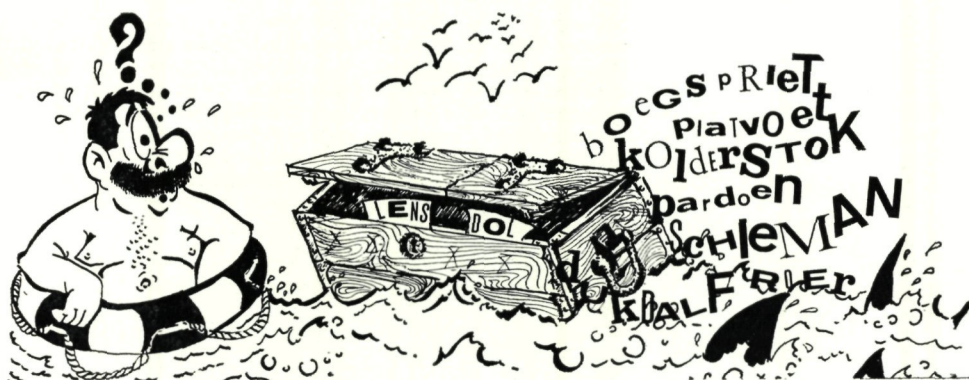
Capitaine corsaire commande „La Raie” en 1554 sous l'amiral van Meckeren.

Capitaine corsaire, commande „La Chouette” en 1557; sert sous van Meckeren, et est connu pour avoir, au cours de la guerre, fait la prise la plus importante.

Capitaine de Vaisseau, commande en 1570 „Le Lévrier”.

Capitaine de Vaisseau, commande en 1570 la „Rose”.

Capitaine de la flotte des Gueux en 1570.



de valreep

Tegenwoordig noemt men alles dat gebruikt wordt om aan boord van een schip te stappen een valreep, zij het nu een loopplank, een loopbrug, een staatsietrap of een van de vele laddersoorten die in gebruik zijn. Maar zoals veel woorden uit de zeemanskist had ook dit woord oorspronkelijk een andere betekenis.

VALREEP ontstond uit het woord VAL (van het werkwoord vallen) en het woord REEP (dat nog steeds de betekenis heeft van zwaar touw of staaldraad zoals bv. in VEEGREEP, ANKERREEP en andere). Nu is in de zeevaart een van de betekenissen van het werkwoord vallen, „het zich uit het schip langs een touw in de boot laten glijden” en men noemde dat : **in de boot ; in de sloep vallen.**

Uit de volgende citaten blijkt dat deze uitdrukking eeuwen geleden een zeer actieve betekenis had :

„In de boot vallen, geswind needer glijden” (uit Spiegel Historiaal III).

„Vallen, dit woord wordt bij de scheepslieden verstaan en beduidt zoveel als uit het schip zich in de boot begeven” (V. Windschoten - 1681).

Val ! Val ! was een bevel aan de roeiers om zich in de sloep of boot te begeven. Uit Manœuvres, van Mossel (1865) noteren we „Wanneer de barkas, giek of jol bemand moet worden kommandeert men : barkas-, jol- of giekroeiers, val !”

Oorspronkelijk is de valreep blijkbaar een reep (touw) waarlangs het bootsvolk uit het schip of sloep afglijdt of valt.

Om dat afglijden minder pijnlijk te maken voor de handen en ook om het naar boven klimmen te vergemakkelijken voorzag men de valreep van een reeks VALREEPSKNOPEN, die op gelijke afstanden van elkaar in de reep werden aangebracht.

Om de plaats waar men aan dek moest komen of dit verliet beter bereikbaar te maken, voor de zich naar boven hijsende of dalende schepeling, werd het boven einde van de valreep door een VALREEPSSCEPTER gestoken.

Een volgende verbetering waren de VALREEPSKLAMPEN, die in de scheepszij genageld, steun gaven aan de voeten. Later nog bracht men twee valrepen aan, zodat nu beide handen, alsook de voeten steun hadden. Toen kwam iemand op de idee een paar verbindingsstukken tussen de touwen te plaatsen en de STORMLADDER kreeg een plaats aan boord.

De valreep verdween in zijn oorspronkelijke vorm, maar het nieuwe tuig erfde de naam en men ging zelfs zover de plaats waar men aan dek stapte of het dek verliet, ook VALREEP te noemen. Men riep het volk AAN DE VALREEP om het op te stellen als eerbewijs voor hoge personaliteiten die aan boord kwamen.

j. dreesen

Men ging IEMAND OVER DE VALREEP ZETTEN, als men hem overboord zette en de afscheidsdrank aan boord werd EEN GLAASJE OP DE VALREEP.

Uit deze evolutie, groeiden de betekenissen die het woord in het nederlands nog heeft en die we in de woordenboeken terug vinden, namelijk :

1. Afhangend touw met knopen, dienend om over de valreepsklampen langs het schip neer te dalen of er tegen op te klimmen.
2. Opening in de verschansing om gemakkelijker buitenboord te komen, te weten daar waar de valreep (1) uithangt.
3. Scheepstrap, trap die bij grote schepen langszij neergelaten kan worden.
4. Loopplank.

Tussen de samenstellingen, ontstaan uit valreep, noteren we :

VALREEPSBORD :

Een van de planken, soms met snijwerk versierd, waarmede als het schip in zee is, de valreep wordt gesloten.

VALREEPSGAST :

Oorspronkelijk een jongen die bij de valreep geplaatst werd om overkomende personen eer te bewijzen en hen het touw aan te reiken, waaraan men zich bij het beklimmen van het schip vasthield. Naderhand werd dat elk van de 2 of 4 mannen (matrozen, onderofficieren of officieren) die eerbewijzen brengen naargelang de rang van de bezoeker die wordt overgefloten.

VALREEPSKLAMPEN :

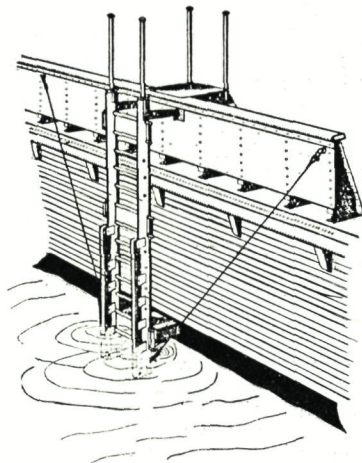
Rechte 5 à 6 palmen (1 palm = 10 cm., oude scheepsmaat) lange houten, driehoekig van vorm, die onder de valreep tegen boord gespijkerd werden als zovele trappen om uit de sloep in het schip te klimmen. Tegenwoordig de dwarslatten of loopplanken of loopbruggen.

VALREEPSKNOOP :

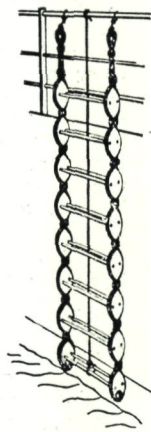
Oorspronkelijk een knoop zoals in de valreep (afhangend touw met knopen) werd gelegd en waarbij na het leggen van de knoop de strengen weer in elkaar konden gedraaid worden, zoals blijkt uit een beschrijving (naar de aantekeningen) van MODERA (1855) en PILAAR-MOSSEL 1858. (Gekende auteurs in verband met de zeemanschap).



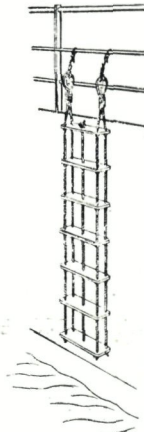
■ Jacobsladder

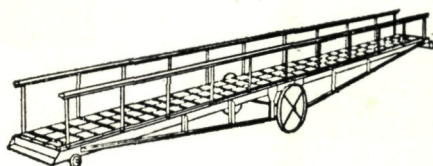


■ Middellandse-zettrap

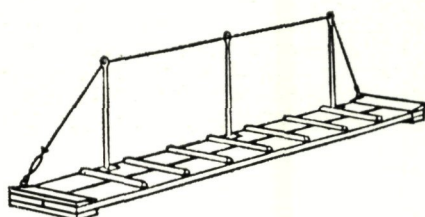


■ Stormladders

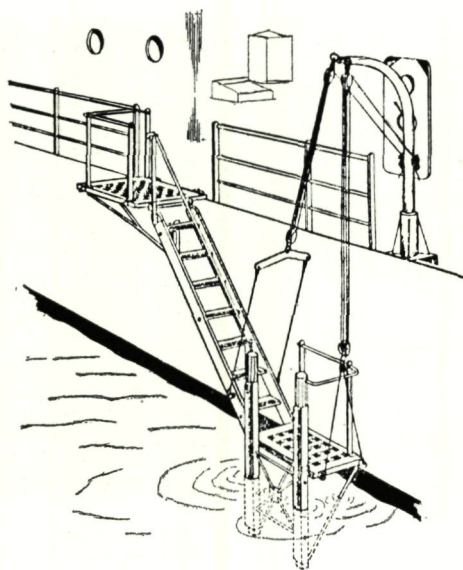




■ Loopbrug



■ Loopplank



■ Staatsietrap

„De valreepsknoop is een knoop waarbij de drie strengen van een touw met een bocht achterover, tegen de vaste part aan worden gelegd, de eerste streng over de tweede en door de bocht van de derde, de tweede over de derde en door de bocht van de eerste en de derde over de eerste en door de bocht van de tweede gestoken, waarna de strengen weer in elkaar gedraaid worden.”
Einde van het citaat.

Nu beantwoordt de beschrijving van deze knoop volledig aan het gestelde doel, namelijk een knoop leggen, waarna de strengen weer in elkaar kunnen gedraaid worden en waardoor de mogelijkheid bestaat meerdere knopen in eenzelfde touw te leggen. Het is echter zo dat de hierboven beschreven knoop tegenwoordig te boek loopt als de ENKELE DIAMANTKNOOP. Dus net als de valreep evolueerde van een touw naar een trap, zo ook evolueerde de valreepsknoop. Want wat wij hedendaags met die naam betitelen is gewoon een schildknoop gekroond door een kruisknoop waarna het geheel verdubbeld wordt. Bij deze valreepsknoop kunnen de strengen achteraf niet terug in elkaar gedraaid worden.

Voorwaar een kluit voor de liefhebbers van knopen en steken.

VALREEPSCEPTER :

Standaard of stang zoals er twee aan de valreep (opening in de beschansing) geplaatst werden, aan elk van welke het touw met knopen gehecht was, waarmee men zich kon helpen binnen boord te komen, bij het opklauteren tegen de valreepsklampen. Tegenwoordig, de staanders (een rij op de loopplank en de staatsietrap en een dubbele rij op de loopbrug en middellandse-zee trap) die de handleiders dragen.



VALREEPSTRAP :

Samenstelling van twijfelachtige oorsprong voor wat men VALREEP moet noemen,

of

STAATSIETRAP - trap met leuningen die men langs het schip kan laten zakken.

MIDDELLANDSE-ZEETRAP - een niet opvouwbaar ladder met vaste treden.

LOOPPLANK - gewoon samenstel van planken voorzien van één handleider die men meestal aan boord van mijnenvegers en andere kleine eenheden aantreft.

LOOPBRUG - een loopplank met leuningen.

STORMLADDER :

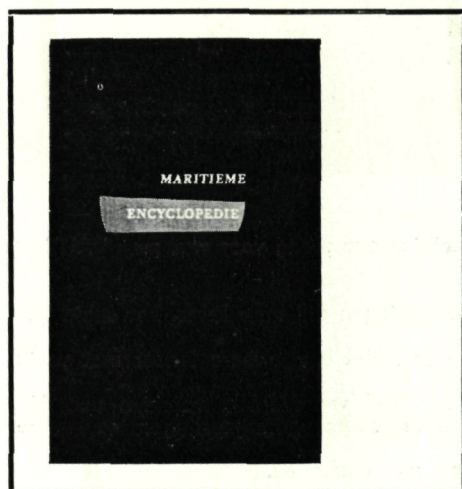
Een opvouwbaar ladder met treden of dubbele sporten.

JACOBSLADDER :

Opvouwbaar ladder met enkele sporten.

De valreep zoals ze hierboven beschreven werd heeft naar alle waarschijnlijkheid een West-Europese oorsprong. In de Middellandse Zee komen reeds uit de tijd van de Feniciërs afbeeldingen voor van vrachtschepen die een, uit een flinke balk uitgehakte ladder (van het gewone schildersmodel) meevoeren. Ook op afbeeldingen van griekse handelsschepen komen telkens weer ladders voor als een bijzonder onderdeel van de scheepsuitrusting. In Noord-West-Europa moet dit scheepstuig een andere ontwikkeling hebben meegemaakt, met als waarschijnlijk uitgangspunt de Lage Landen bij de zee, want aan het Nederlands zijn ontleend : het Duitse FALLREEP ; het Deense FALDEREP ; het Zweedse FALLREP en het Russische FALREP, in dezelfde betekenis.





De eerste maritieme encyclopedie in ons taalgebied

Negen jaar geleden namen een aantal medewerkers van Uitgeverij De Branding - Antwerpen en Uitgeverij C. De Boer jr. - Hilversum het initiatief tot het aanmaken van een Maritieme Encyclopedie. Een uniek opzet, doch een moeilijke opgave. Praktisch nergens ter wereld is een voorbeeld te vinden voor een dergelijk werk.

De overtuiging dat het in de Lage Landen bij de zee toch mogelijk moet zijn pionierswerk te verrichten, was zo sterk dat de redactie en medewerkers met grote geestdrift het werk hebben aangevat.

Bij de eerste aankondiging van hun bedoelingen reageerde het Belgische publiek met een zeer grote belangstelling en talrijk waren de voorintekeningen.

Groot waren de problemen: de investering, de samenstelling van de Belgisch-

Nederlandse redactie en de vorming van het team medewerkers, die expert op bepaalde maritieme gebieden dienden te zijn. Willem Spruyt, beter gekend onder zijn schrijversnaam Willem de Geus, die aanvankelijk als hoofdredacteur werd aangesteld, heeft helaas de stapelloop van dit eerste deel niet mogen beleven. Begin 1967 kwam hij tijdens zijn werk aan deze encyclopedie te overlijden. Een grote vertraging was hiervan het gevolg. Gelukkig bracht dit geen nadeel voor de lezer, want er kwam een uitbreiding van rubrieken en eveneens van teksten. Niettegenstaande de hierdoor steeds stijgende kosten in de aanmaak bleef de voorintekeningprijs onveranderd behouden. De uitgevers en de redactie hebben gepland dat de volgende delen om de zes maanden zullen verschijnen.

Dit monumentale nautische vademecum is niet alleen een handboek voor ieder die iets met varen en zeevaart te maken heeft, maar is tevens van belang voor de algemene studie van de historische en verdere ontwikkeling van de maritieme bedrijvigheid. Deze alfabetische encyclopedie in zes delen is rijkelijk geïllustreerd, met een boekformaat 18,60 x 25 cm., ruim 4000 kolommen tekst en over de 600 pagina's illustratie in kleur en zwart-wit.

Het zopas verschenen eerste deel behandelt de letter A tot en met BIJZON - uitvoerige literatuuropgave - lijst van afbeeldingen (met bronvermelding) - 326 bladzijden - kapitaalband in donkerblauw linnen met goudopdruk en bandbestempeling in wit en zwart.

In het historisch kader van het XIIIde eeuwse huis „Den Doornboom” te Antwerpen, werd op 5 juni jl., het eerste deel aan de maritieme pers voorgesteld.

Ook de Antwerpse Schepen, de heer Delwaide en Graaf Le Grelle, mochten van de heer L. Ruys - directeur van de uitge-

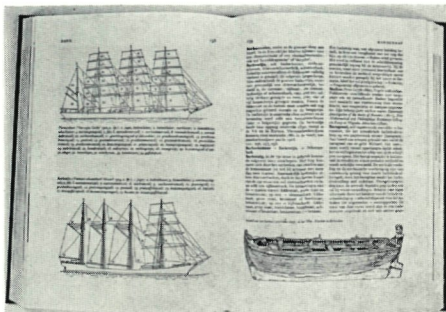
e.a. van haverbeke



v.l.n.r.: Graaf Le Grelle, schepen Delwaide, directeur Ruys.

verij De Branding - een eerste exemplaar in ontvangst nemen.

Na een korte historiek over het ontstaan van deze encyclopedie, door de heer Ruys, nam Schepen Delwaide het woord. Naar het schijnt, vindt de heer Delwaide altijd de mogelijkheid om de Antwerpse haven in zijn toespraken te betrekken, kwade tongen beweren dat hij dit zelfs doet bij mode-shows. Ook bij deze persvoorstelling liet de heer Schepen de kans niet voorbijgaan om onze Antwerpse haven nogmaals in de kijker te plaatsen. Een olijkerd liet zelfs opmerken: „Had men te Brugge een Delwaide, dan had Zeebrugge reeds een sluis van 250.000 ton...”



Na enkele woorden van Graaf Le Grelle, werd deze eerste uitgave kwistig rondgedeeld aan de maritieme pers door de charmante sekretaresse van de heer Ruys, terwijl achtergrondmuziek een reeks populaire zeemannsliederen voor de stemming zorgden.

Als we de redactieploeg, de heren J. Van Beylen - P. De Groote - A. Van Kampen - J. Kramer - L.L. von Münching - W. Spruyt †

en A. De Vos bekijken, dan weten we dat we een degelijk werk in handen hebben. We kunnen dan ook niet anders dan de uitgever, de heer Ruys, van harte feliciteren en aan onze lezers het werk aanbevelen.

De uitgever deelt ons mede dat er momenteel nog kan besteld worden aan de voorintekenprijs op het compleet werk aan 890 fr. per deel. Uitgever van de Belgische editie: Luc Ruys - Uitgeverij De Branding - Korte Winkelstraat 15 - Antwerpen.



Yachting

Officieel blad van het Koninklijk Belgisch Yachtingverbond.

Bulletin Officiel de la Fédération Royale Belge de Yachting.

Ook Neptunus verwelkomt dit blad hartelijk in de grote familie van maritieme tijdschriften en wenst het een „Goede vaart”.

Wie meer inlichtingen wenst kan schrijven aan de verantwoordelijke uitgever, de heer A. Van den Abeele, Eikstraat 5 - 1000 Brussel.

De Blauwe Wimpel

Maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw in de lage landen.

Abonnementsprijs: 300 fr. Postrekening 10 511, De Branding, Antwerpen.

Uit de inhoud van het mei-nummer van „De Blauwe Wimpel” in het Maandblad voor Scheepvaart en Scheepsbouw in de Lage Landen, vermelden we gaarne volgende interessante bijdragen: een omstandig artikel over het Panama-kanaal; de „Dart Europe”, grootste (en Belgische!) containerschip ter wereld; de Belgische koopvaardij; schepen van beton; fotoreportage over Buenos Aires; het Deense fregat „Jylland”; New



Bedford's „whaling museum”, Walcrag-poole, enz., enz.

De vaste Wimpel-lezer hoeft nauwelijks gewezen te worden op de vele gegevens die verstrekt worden in de gebruikelijke rubrieken Van de Brug af Gezien, van de Werven, Nieuwe orders, de koopvaardij, boekbesprekingen, e.d.

Buiten de uitermate interessante inhoud, is dit maandblad grafisch zeer verzorgd en rijklijk geïllustreerd.

Gezien dit tijdschrift echter over Scheepvaart en Scheepsbouw in de „lage landen” handelt, wat veronderstelt Noord- en Zuid-Nederland, kunnen we ons moeilijk van de indruk ontdoen dat de zuidelijke Nederlanden (België) wel wat stiefmoederlijk behandeld worden. Dit is eenvoudig een vaststelling, geen kritiek. Werkelijke samenwerking tussen Noord en Zuid komt er wel, daar is o.m. de Maritieme Encyclopedie het bewijs van, maar het gaat naar onze mening te langzaam.

Buiten deze opmerking, kunnen we echter „De Blauwe Wimpel” aanbevelen aan iedereen die belang stelt in de scheepvaart.

Varen

Orgaan van de Vlaamse Vereniging voor Watersport. Beatrislaan 25 - 2050 te Antwerpen, postrekening 141 90 van de Kredietbank Antwerpen L.O., rek. 1160/2400/02 van de V.V.W. Abonnement 200 fr. per jaar. Het aprilnummer van „Varen”, „Roscop”-nummer genoemd, ter nagedachtenis van Jos Coppens, is qua inhoud en vormgeving een van onze beste tijdschriften op gebied van watersport.

De redaktie van Neptunus maakt hier graag van de gelegenheid gebruik om bij de uitgave van het „Roscop”-nummer een hulde te brengen aan vriend Jos Coppens, die op zo'n jammerlijke wijze aan zijn einde kwam te Brisbane, aan mevrouw Coppens „Wiske” onze welgemeende deelneming. Samen met goede vriend Rik „Jacobijn” zeggen wij: „Het ruisen der branding was ons aller afscheid”.

Buiten de clubmededelingen en wedstrijdkalender biedt „Varen” nog een hoop interessante toeristische artikels, historische, o.m. „Het zeilschip door de eeuwen heen”. Iedereen die de watersport in het bloed heeft, doet er goed aan een proefnummer van „Varen” aan te vragen. Een kennis-making zal volstaan om de meest skeptische te overtuigen. Graag aanbevolen.



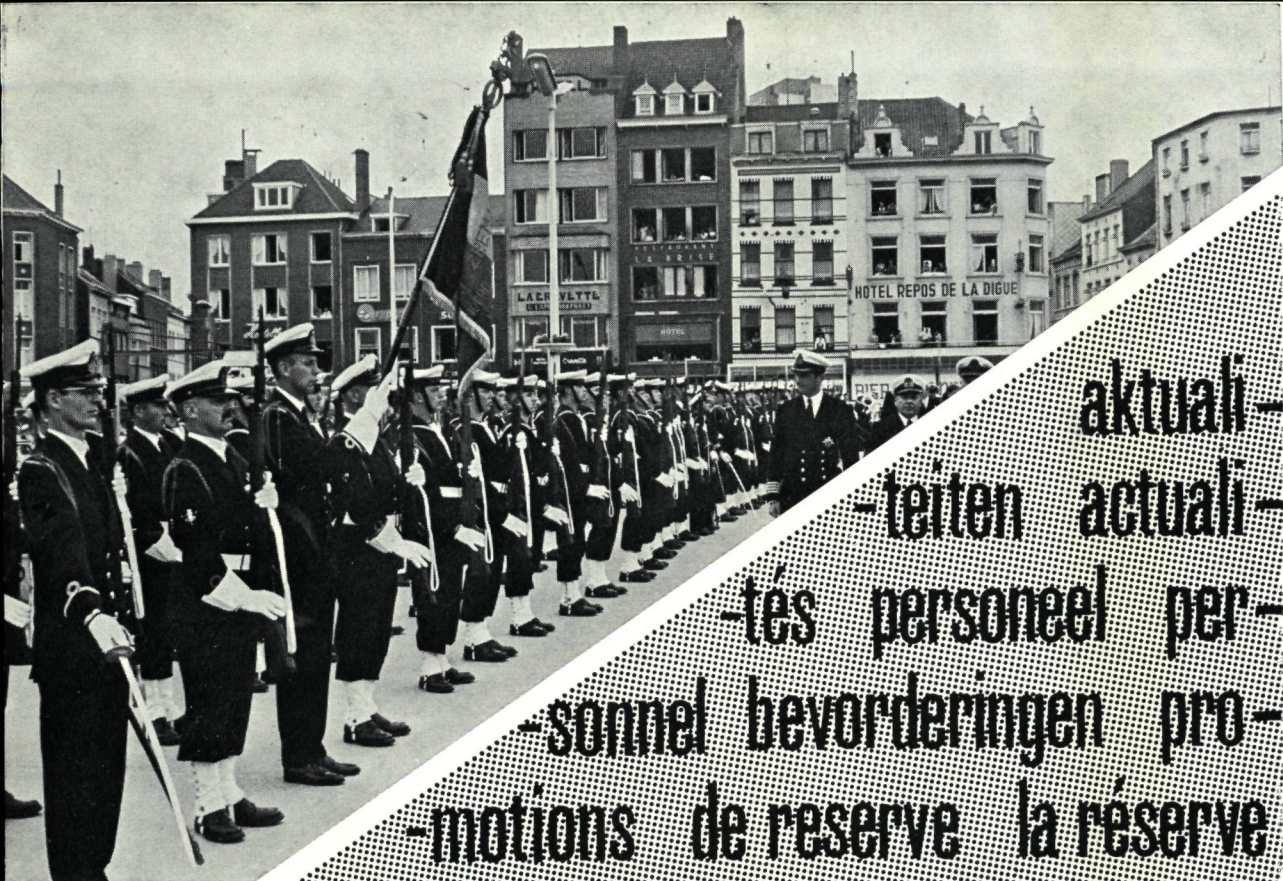
Le Service de l'Histoire des Forces Armées nous avise de la sortie de presse de l'ouvrage du Col. BEM e.r. M. Weemaes,

„De l'Yser à Bruxelles”.

Cette œuvre importante retrace un épisode particulièrement glorieux de l'Armée Belge, celui jamais conté de l'offensive libératrice de 1918. Il nous paraît que ce récit devrait intéresser tous ceux, jeunes et anciens, qui ont conservé le goût de notre histoire militaire.

Le livre comporte plus de 400 pages, accompagnées de nombreux croquis et annexes. Il peut être acquis aux conditions suivantes :

Versement postal de 200 francs au CCP 19 07 91 de l'ASBL „Loisirs et Culture”, Chaussée de Wavre, 821, 1040 Bruxelles en mentionnant au verso l'objet de l'achat



aktuali-
-teiten actuali-
-tés personeel per-
-sonnel bevorderingen pro-
-motions de reserve la réserve

de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

ACTIVITES NATIONALES

Suite aux élections statutaires qui se sont déroulées à Gand dans le cadre de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle tenue le 3 mai 1970, ci-dessous la composition du nouveau Conseil d'Administration de l'Association ainsi que la répartition des N's suivant le Règlement d'Ordre Intérieur de l'U.N.O.R.

N3 Président : CPF (R) Deseck R., avenue Lambeau, 26 - 1200 Bruxelles.

N2 Vice-Président : CPC (R) Planchar R., Italiëlei 84 - 2000 Antwerpen.

N5 Vice-Président : LDV (R) Dorsimont A., Eikelberg 11 - 1710 Dilbeek.

N1 Secrétaire : CPC/S (R) Delgoefe V., Kempisch Veldweg 6 - 2230 Schilde.

N4 Trésorier : LDV (R) Persoons J., Leopold De Vriesstraat 47 - 2600 Berchem.
Conseillers : 1LV (R) Rogie H., St-Paulusstraat 20 - 8400 Oostende — CPC/S (R) Sauwen J., rue Botanique, 16 - 1030 Bruxelles — LDV (R) Fontigny M., rue L.B. Colyns, 23 - 1050 Bruxelles — 1LV (R) Roze R., Prinses Clementinaplein 54 - 8400 Oostende — EDV/S (R) Quinet J., rue des Champs Elysées, 33 - 1050 Bruxelles — LDV/T (R) Peckstadt Ch., Eeklostraat 164 - 9910 Maria-kerke — EDV/D (R) Meinertzhagen D., Putsesteenweg 17 - 2180 Kalmthout.

West-Vlaanderen

Op vrijdagavond 29 mei waren de leden van de Westvlaamse Vereniging der Reserve-officieren van de Zeemacht te gast in de officiersmess van de Zeemachtkazerne te Oostende. Een lekkere Indonesische rijst-tafel werd hun opgediend in de grote Commodorezaal van de mess.

Na het maal had een dansavond plaats waar-

op ruim honderd genodigden, afkomstig uit alle hoeken van Vlaanderen, aanwezig waren. Het orkest „Ron Francis” zorgde voor de nodige stemming. In alle opzichten was deze avond een groot succes.

OUDGEDIENDEN Z.M. ANCIENS F.N.

ASSOCIATION DES ANCIENS F.N. - HAUNAIT CENTRE-OUEST

Le 3 mai dernier, le Cercle a eu l'honneur de voir son Assemblée générale réhaussée par la présence de M. le Gouverneur de Hainaut, le colonel Schitzel, commandant de Province; le CPF Liénart et de très nombreuses personnalités civiles et militaires de la région.

Après avoir présenté le Cercle, ses buts, son historique, ses espérances et ses manifestations, Gilbert Debaisieux, président, remercia très vivement le Gouverneur de Hainaut pour l'intérêt qu'il a toujours marqué envers le Cercle des Anciens de la Force Navale.

Le commandant Liénart parla ensuite de l'état de la marine marchande et de la Force Navale ainsi que des perspectives d'une forme de réserve volontaire.

La réunion d'information se termina par la remise des armes de la Force Navale à M. Vaes, gouverneur de Hainaut et par un très sympathique vin d'honneur durant lequel chacun put échanger ses idées.

* * *

Tout le monde le sait: quand il s'agit de s'amuser, les Anciens de la Force Navale sont là!

Bien remis de la semaine maritime de Braine-le-Comte et pas encore démis par celle de Lessines, l'équipage avait répondu présent au banquet annuel du C.A.F.N.

L'apéritif ne fut qu'une formalité que chacun accepta avec plaisir avant de passer à table.

Et quelle table! Le service parfait de l'„Esso Motor Hôtel” réjouit autant les yeux que le menu caressa agréablement les papilles gustatives.

L'euphorie arriva à son apogée quand un ancien confondit ses deux voisins de table avec la M.P. et le juke box avec le radar. Quelle ambiance!

Tard dans la nuit, tout le monde repassa au bal des Anciens Combattants. L'entrain monta tout de suite de deux octaves. On se serait cru à Ostende au bon vieux temps.

Bestuur der V.O.Z.-Limburg

Ere-voorzitter:

Edwig Smets, Notaris te Eksel.

Voorzitter:

Henry Leyssen, Lozenstraat 7A - 3598 Lozen-Bocholt.

Ondervoorzitter:

René Swinnen, Groenstraat 20 - 3691 Tongerlo - Bree.

Secretaris:

Lambert Wauters, Steenweg 96 - 3731 Werm.

Adjunct-secretaris:

Hubert Derwae, Abeelplaats 13 - 3840 Borgloon.

Schatbewaarder:

Ludo Bleus, Schoolstraat z.n. - 3712 Berg - Tongeren.

Adviseur:

Etienne Philipssen, Beekstraat 2 - 3691 Tongerlo - Bree.

Archivaris:

Jozef Bessemans, Winkelomstraat - 3745 Eigen - Bilzen.

Public-relations:

Mathieu Evers, Voogdijstraat 13 - 3500 Hasselt.

Commissaris scheepvaartangelegenheden:

Alex Vercammen, Sluis - 3600 Genk.

Leden met stemrecht:

François Lenaers, Lindestraat - 3700 Tongeren.

Fernand Cardinaels, Gruitrodersteenweg - 3690 Bree.

Michel Vandormael, Cosijnstraat 16 - 3690 Bree.

Paul Herbots, De Willemansstraat 2 - 3510 Kermt.

Secretariaat:

Steenweg 96 - 3731 Werm.

Organisator Noord-Limburg:

R. Swinnen.

Ontspanning Noord-Limburg:

F. Cardinaels.

Redactie verantwoordelijke „De Voorpiek”:

Michel Vandormael, Cosijnstraat 16 - 3690 Bree.

Organisator Zuid-Limburg:

H. Derwae.

Ontspanning Zuid-Limburg:

L. Wauters.

Redactie verantwoordelijke „De Voorpiek”:

H. Derwae, Abeelstraat 13 - 3840 Borgloon.

Raad van Beheer:

Edwig Smets - Etienne Philipssen - Hubert Derwae - Lambert Wauters - Jozef Bessemans en Ludo Bleus.

Commissaris:

Jozef Bessemans.

VERENIGING OUDGEDIENDEN ZM - GENT

In het eerste nummer van ARGO doet voorzitter P. Hebbelinck een oproep aan alle oudgedienden van de Z.M. uit Gent en Omgeving, om aan te sluiten bij de VOZMG en O.

Een van de tijdsverschijnsels, naast een kontesterende jeugd - dikwijls niet ten onrechte - is wel de onverschilligheid van de oudere generatie, en daar rekenen wij ons toch bij. Als men ziet hoe enkele mensen van het Gentse bestuur zich werkelijk uitsloven om iets degelijk tot stand te brengen, dan doet het pijn te moeten vaststellen hoe weinig belangstelling de oudgedienden ZM hebben voor de VOZMG & O.

Gelukkig maar laat het Gentse bestuur zich niet zo vlug ontmoedigen en dat kunnen we best zien aan de inhoud van ARGO, dit verenigingsblad gaat er op vooruit. Bijzonder wat de inhoud betreft is het stukken beter dan verleden jaar. De redactie is nu ook volledig op het stencilprocédé overgeschakeld wat de uitgave zeker goedkoper maakt maar toch even goed.

de zeemacht la force navale

De zwemschool van de logistieke groepering leerde reeds vijfduizend kinderen zwemmen.

De populaire zwemschool van de Logistieke Groepering Zeemacht, die in 1968 van wal stak met een kosteloze zweminitiatie ten bate van de schoolgaande jeugd, bereikte onlangs het rekordcijfers van 5000 nieuwe zwemmers.

Deze lovenswaardige zwemlessen voor niet-zwemmers, was na de diensturen van de Logistieke Groepering toegankelijk voor:

- De kinderen van het militair en burgerlijk personeel van de Zeemacht.

- Geestelijk en lichamelijk gehandicapten.
- Les enfants du Home de Hainaut uit Bredene.
- Vakantiekolonies en zeeklassen afkomstig uit plaatsen waar geen zwemgelegenheid is.
- De kinderen van het Rijkswachtgarnizoen Oostende en het Zeewezen.

Dit prachtig resultaat werd bereikt dank zij een eenvoudige maar doeltreffende lesmethode, waarin de lesgever zich steeds trachtte in de plaats te stellen van de doorgaans angstige leerlingen bij hun kennismaking met het vreemde water. Door het toepassen van bijzonder aangepaste watergewinningsoefeningen, kregen zelfs de meest angstige kinderen een zo groot vertrouwen dat ze onbevreesd in de grote diepte sprongen of doken zonder maar een slag te kunnen zwemmen.

Na deze eerste maar belangrijke fase van het modern zwemonderricht was de keuze van een zwemstijl afhankelijk van de gedragingen van het kind tijdens spel in het water. Op te merken valt dat 90 % startte met de crawlstijl. Deze stijl komt ook in de U.S.A., bakermat van de zwemsport op de eerste plaats.

Een terugblik op de stijgende opgang van dit bewonderenswaardig zweminitiatief geeft volgende cijfers:

- 1968: 1260 leerlingen leerden zwemmen en slaagden in de proef van het schoolbrevet (25 meter zwemmen met start naar keuze, springen of duiken).
- 1969: 3363 nieuwe zwemmers die slaagden in het schoolbrevet.
- 1970: 377 leerden de zwemkunst, zodat wij hiermede het getal van 5000 wisten te bereiken.

Met deze resultaten wordt de aktie natuurlijk niet afgesloten, het Commando van de Logistieke Groepering wenst haar inspanningen voort te zetten, waarvoor wij haar dan ook ten volle gelukwensen, want vergeten wij niet dat nog duizende kinderen niet kunnen zwemmen met als gevolg nog jaarlijks een gemiddelde van 800 verdronkenen in ons land.

Een dankwoordje ook vanwege de leerlingen aan het adres van de rustige en geduldige lesgever voor de ontelbare vrije uren die hij hiervoor opofferde om hen het zwemmen aan te leren.

Wie neemt deel aan onze zomer-zweminitiatie?

Tijdens de periode augustus wordt er opnieuw een massa-zweminitiatie ingericht

voor de kinderen van het militair en burgerlijk personeel van de Zeemacht.

De lessen zijn dagelijks toegankelijk van 10 tot 11 u. in het overdekte zwembad het Torenhof te Klemskerke.

Het toegangsticket is ten laste van de leerling : 1/2 prijs - 10 fr. De kandidaten moeten zich vooraf laten inschrijven bij 1MC Baes Lucien OSC/Sport.

BEVORDERINGEN PROMOTIONS

Werden benoemd tot de graad van :

Sont nommés au grade de :

Commodore.

Van Dyck J.

Capitaine de Fregate.

Fregatkapitein.

Pouillet E. ; Hutse H.

Lieutenant de vaisseau de première classe.

Luitenant-ter-Zee 1^e Klas.

Couvreur R. ; Falin F. ; Goethals W. ;

Duysburgh N.

Luitenant-ter Zee.

Lieutenant de Vaisseau.

Vyncke R. ; Daghelet M. ; Thielens J. ;

Devos N. ; Péde J.

Eerste Meester-Chef.

Premier Maître Chef.

Fransen G. ; Dedrie L. ; Van Loocke R. ;

Van den Bergh P. ; Bossaert G. ; Tousseyn J.

Haevermaet R. ; Collard F. ; Monteny R. ;

Vachaud R. ; Helsmoortel E. ; Dryepondt A.

Bolleire F. ; Scheerens J. ; Verniers A. ;

Beauprez J. ; Kayaerts E. ; Decramer C. ;

De Groote L. ; De Schrijver R. ; Aspeslagh J. ;

Somers J. ; Roelands L.

Eerste Meester.

Premier Maître.

Vermeersch F. ; Verstraete J. ; Verschoore C.

Allemeersch L. ; Branders V. ; Moens E.

Kwartiermeester.

Quartier-Maitre.

(in de categorie van de tijdelijke onderofficieren)

(dans la catégorie des sous-officiers temporaires)

Janssen V. ; Michel J. ; Clement P. ; Dewitte

R. ; Wuyts B. ; Hendrichs R. ; Christiaan J. ;

Cleeren R. ; Van de Poel L. ; Liberloo G. ;

Toisoul E. ; Spirincks A. ; Nuytens L.

Le Z.C.F.N.

Le Centre de Voile de la Force Navale (Z.C.F.N.) qui fonctionne à Anvers sous l'énergique direction du Commandement Maritime, est affilié à la Fédération Royale Belge de Yachting (provisoirement).

Les membres effectifs sont recrutés parmi le personnel d'Active de la Force Navale sans autre condition que celle d'avoir le désir de faire de la voile ! On accepte aussi les brevetés, les connaisseurs, les mordus et les apprentis.

Les membres temporaires sont recrutés parmi les miliciens de la Force Navale pendant leur temps de service militaire.

La participation est gratuite pour tous.

Adresse : Z.C.F.N., Maritiem Commando van Antwerpen, Fort van Merksem - téléphone 03/45 67 49 ext. 210.

Remise d'ailes à Coxyde



Jeudi dernier, à la base aérienne de Coxyde, le commodore Lurquin, chef d'état-major de

la Force Navale, a remis à l'enseigne de vaisseau L. Van Harcke les ailes de pilote d'hélicoptères. L'intéressé reçut sa première instruction à l'école élémentaire de la Force Aérienne de Goetsenhoven : par la suite il poursuivit sa formation à Coxyde.

Une importante visite

L'amiral Spigai, chef d'Etat-major de la marine italienne, a rendu visite du 14 au 17 juin, à la Force Navale belge. Le lundi 15 juin, l'amiral a été reçu par le lieutenant général Vivario, chef d'état-major général et par le commodore Lurquin, chef de l'état-major de la Force Navale. Le lendemain, l'amiral se rendit à Ostende où lui furent montrées diverses installations de la Force Navale. Mercredi, il a visité le port d'Anvers et la base navale de Kallo. Notre photo montre l'amiral au cours de la visite de la base navale. On remarque de gauche à droite, les capitaines de vaisseau A. Damatio et M. Pirozzi, l'amiral Spigai, le capitaine de corvette Stradio, le commandant maritime d'Anvers, le colonel BEM F. Barbolini, attaché militaire près de l'ambassade italienne à Bruxelles et le capitaine de vaisseau A. Schlim, officier de liaison.



Commodore J. Van Dyck.

Né à Anvers en 1919. Le Commodore J. Van Dyck y termine ses humanités anciennes au Collège St-Jean Berchmans. Ensuite, de 1938 à 1941, il est cadet de la 32^e promotion à l'Ecole Supérieure de navigation à Anvers et sur le Navire Ecole Mercator et obtient le brevet d'aspirant officier au long cours.

Engagé volontaire pour la durée de la guerre à la Section Belge de la Royal Navy en

mai 1941, il reçoit la formation de la Royal Navy notamment sur le HMS Royal Arthur, au Royal Navy College Greenwich et au Gunnery School Chatham.

Midshipman RNR (Adjudant), Acting Sub Lieutenant RNR (sous-lieutenant) et Sub Lieutenant RNR (lieutenant) en 1941, il est promu lieutenant RNR (capitaine) en juillet 1943. Au cours de ces années, il sert dans diverses unités de la Royal Navy et notamment sur le HMS Lyme Regis de la 16^e flotille de dragueurs escorteurs.

Il participe aux opérations de débarquement à Saint-Nazaire, au raid de Dieppe, aux opérations d'escorte et de convois en Méditerranée et vers l'Islande. Il a également pris part brillamment et avec succès à divers engagements contre les sous-marins ennemis lors de convois vers la Russie et du débarquement en Normandie.

Il a révélé en outre un mépris total du danger lors des bombardements par V2 du port d'Anvers.

Ces états de service lui ont valu la croix de guerre 1940 avec palme et Lion en bronze.

En novembre 1944, il est affecté au HMS Royal Edmond.

Il passe à la Force navale avec le grade de



lieutenant de vaisseau, le 1er février 1946 avec rang d'ancienneté au 1er juillet 1938. De février 1946 à mars 1947, il est en service à Degaussing - Anvers. Premier Lieutenant sur l'„Artevelde" jusqu'à la fin novembre 1947, il occupera cette fonction à bord du „Breydel", du „Billet", du „Lecoointe" et à nouveau, du „Billet" de 1947 à 1951.

Commandant du „A. Dufour" en août 1951, il est nommé lieutenant de vaisseau de première classe en septembre 1951.

En mars 1953, il est nommé capitaine de corvette et est affecté en avril 1953 au Centre d'Instruction de la Force Navale puis au bureau „Opérations" du Dépôt des Equipages.

En avril 1955, le Capitaine de corvette Van Dyck est désigné comme chef d'état-major RMC/Côte.

En juin 1957, il prend le commandement du TNA KAMINA.

Il est nommé capitaine de frégate en décembre 1958.

En février 1959, il passe au commandement maritime d'Ostende - Dépôt des Equipages.

Il suit en Grande-Bretagne (au Royal Navy Staff College) le „Staff course" et à Woolwich, le „Tactical Course".

En septembre 1959, il est affecté à l'Etat-Major de la Force navale comme Directeur de l'Organisation et du Planning.

Du 7 juin au 8 août 1960, il a occupé les fonctions de Chef d'Etat-Major du Task Group au cours de l'opération Camoens au Congo.

Il suit en Hollande les cours du „Defensie Studie Centrum" et d'„Opleiding Mijnenbestrijdingsofficier".

En 1961, il est Chef d'Etat-Major du Commandement Maritime d'Ostende et Commandant du Centre de Dragage.

Le Capitaine de frégate Van Dyck est affecté en Hollande comme Chef d'Etat-Major adjoint BENELUX et officier de liaison belge auprès du Commandant de la Sous-Zone BENELUX de la Manche (COMBENECHAM) en mars 1962.

Il est commissionné au grade de capitaine de vaisseau le 26 décembre 1963.

Nommé à ce grade en décembre 1964, il commande le commandement maritime d'Ostende et le Groupement Opérationnel de la Force navale.

Nommé Aide de Camp du Roi en mai 1965, il est déchargé de cette fonction en février 1968 pour exercer en Grande Bretagne,

l'emploi d'Assistant Chief of Staff Plans à CINCHAN - Etat-Major du Commandement en Chef Allié de la Manche.

Le Commodore Van Dyck exercera les hautes fonctions d'Inspecteur Général de la Force navale.

Commodore J. Van Dyck.

Te Antwerpen geboren in 1919, studeert hij af aan het Sint-Jan Berchmans College en is vervolgens, van 1938 tot 1941, kadet van de 32e promotie aan de Hogere Zeevaarschool te Antwerpen en op het schoolschip Mercator ingescheept. Hij behaalt het brevet van aspirant-officier ter-langen-omvaart. Aangeworven als vrijwilliger voor de duur van de oorlog bij de Belgische Sectie van de Royal Navy in mei 1941, wordt hij opgeleid bij de Royal Navy, inzonderheid op de HMS Royal Arthur, bij de Royal Navy College Greenwich en bij de Gunnery School Chatham.

Eerst Midshipman RNR (adjudant), Acting Sub Lieutenant RNR (onderluitenant) en Sub Lieutenant RNR (luitenant) in 1941, wordt hij in juli 1943 tot Lieutenant RNR (kapitein) bevorderd. In de loop van deze jaren, doet hij dienst op verscheidene eenheden van de Royal Navy en inzonderheid op de HMS Lyme Regis van de 16e flotille van begeleidingsmijnenvegers.

Hij neemt deel aan de ontschepingsoperaties te Saint-Nazaire, aan de Raid op Dieppe aan de begeleidingsoperaties en aan de konvoien in de Middellandse Zee en naar IJsland. Hij heeft ook schitterend en met succes deelgenomen aan verschillende aanvallen tegen de vijandelijke duikboten gedurende begeleidingsopdrachten naar Rusland en de ontscheping in Normandië.

Gedurende de bombardementen door V2 op de haven van Antwerpen, hield hij hoe genaamd geen rekening met het gevaar. Voor zijn schitterend gedrag, wordt hem het oorlogskruis 1940 met palm en bronzen Leeuw verleend.

In november 1944, wordt hij aangewezen voor de HMS Royal Edmond.

Op 1 februari 1946 gaat hij naar de Zee-macht over met de graad van luitenant-ter-zee met anciënniteitsrang op 1 juli 1938. Van februari 1946 tot maart 1947, doet hij dienst bij de dienst Degaussing-Antwerpen. Eerste Luitenant op de „Artevelde", tot einde november 1947, zal hij deze functie opnieuw waarnemen aan boord van de „Breydel", van de „Billet", van de „Le-

cointe" en van 1947 tot 1951 opnieuw op de „Billet”.

Gezagvoerder over de „A. Dufour” in augustus 1951, wordt hij in september 1951 tot luitenant-ter-zee eerste klasse bevorderd.

In maart 1953, wordt hij tot korvetkapitein benoemd en wordt in april 1953 aangewezen voor Opleidingscentrum Zeemacht en vervolgens ingedeeld bij het bureau Operaties van het Bemanningsdepot.

In april 1955, wordt Korvetkapitein Van Dyck aangewezen als Stafchef/RMC/Kust. In juni 1957, neemt hij het bevel over de TNA KAMINA. Hij wordt in december 1958 tot fregatkapitein benoemd.

Hij gaat in februari 1959 over naar het Maritiem Commando te Oostende-Bemanningsdepot.

In Groot-Brittannië volgt hij bij het Royal Navy Staff College de „Royal Navy Staff Course” en aan de Tactical School van Woolwich de „Tactical Course”.

In september 1959, wordt hij aangewezen als Directeur van de Organisatie en Planning bij de Generale Staf van de Zeemacht. Van 7 juni tot 8 augustus 1960, heeft hij de functie waargenomen van Stafchef van de Task Group voor de operatie CAMOENS in Congo.

Hij volgt in Holland de cursus van het „Defensie Studie Centrum” en van „Opleiding Mijnenbestrijdingsofficier”.

In 1961, is hij Stafchef bij het Maritiem Commando van Oostende en Commandant van het Mijnenveegcentrum.

Fregatkapitein Van Dyck wordt afgedeeld in Holland als toegevoegd Stafchef BENELUX en als Belgisch verbindingsofficier bij de Commandant van de Sub-Zone BENELUX van het Kanaal (COMBENECHAN) in maart 1962.

Op 26 december 1963 wordt hij aangesteld tot kapitein-ter-zee.

Tot deze graad bevorderd in december 1964, voert hij het bevel over het Maritiem Commando van Oostende en de Operationele Groepering van de Zeemacht.

Tot Vleugeladjudant van de Koning benoemd in mei 1965, wordt hij in februari 1968 van deze functie eervol ontlast om in Groot-Brittannië het ambt van Assistent Chief of Staff Plans bij CINCHAN - Staf van het Intergeallieerd Commando van het Kanaal waar te nemen.

Commodore Van Dyck zal de hoge functie van Inspecteur Generaal van de Zeemacht uitoefenen.

nieuwsjes nouvelles

† L. LECONTE

De heer L. Leconte, oprichter en voormalig hoofdkonservator van het Koninklijk Legermuseum is eind mei op 90-jarige leeftijd overleden. De heer Leconte schreef verscheidene boeken in verband met de militaire geschiedenis. In onze Zeemacht was hij vooral bekend om zijn werk "Les ancêtres de notre Force Navale". Hij was o.m. lid van de administratieve commissie van het Koninklijk Instituut voor het Kunstbezit en van de Marineakademie.

BNRA

Nous apprenons avec joie que notre excellent ami et collaborateur Monsieur P. Scarcériaux, Directeur du B.N.R.A. et éditeur du „Belgian Shiplover” vient d'être honoré du titre de Chevalier de l'ordre de Léopold, pour services rendus à la marine. Neptunus lui exprime ses félicitations les plus vives.

Délit de pollution commis par le navire Britannique „Andes”

A la suite du procès intenté contre l'Armateur et le Capitaine du navire britannique „Andes” surpris, le 19 janvier 1969, en flagrant délit de pollution par un avion Neptune de la B.A.N. de Lann-Bihoué, le gouvernement britannique a fait parvenir un rapport sur le résultat des poursuites engagées.

Selon ce rapport, sur les six preuves qui étayaient l'accusation, trois semblent avoir été déterminantes. Ce sont les photographies prises par le Neptune, les observations visuelles du pilote de l'avion, leurs interprétations par un expert britannique. La compagnie propriétaire du navire a été condamnée à une amende de 500 livres et aux dépens (500 guinées). Le Capitaine a été condamné à deux amendes dont le montant a atteint 125 livres.

ereabonnements abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon. Herremans, Stene
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res. Plancher, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Corvette (T) Pajot, Woluwé
Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de
Schieter de Lophem.
Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout
De Muziekkapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du Corps
des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, St.-Kruis
Club Officiers, Merksem
Club Officiers, Zeebrugge
Wardroom ZINNIA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD ANTWERPEN
Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge
The Office of the Naval Attaché-American
Ambassy, Brussels
Verbroedering Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Comienav
Tabagie Onderofficiers Merksem
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
Troepenkantien Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne

De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy
Het gemeentebestuur van Blankenberge
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communal de Visé
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Madame Vve Thibaut Dinant
Madame Truffaut, Liège
Melle Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdoin, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-
les
Bibliothèque Centrale de la Province de Bra-
bant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Eislander, Pulle
Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg
- Mr. Derwaë
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonet, Couillet
Monsieur Pallemaerts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
De Heer Nauits, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,
Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
General Engineering & Trading Cy Antwerp
Maatschappij der Brugge Zeevervaartinrichtingen
The General Stores Shipchangers Ostend -
Mr. Declercq
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Vandenbroecke, Bredene

Monsieur Marsigny, Dinant
Monsieur Bouillet, Limal
The North Sea Yacht Club, Oostende
De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
wezen, Oostende
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-
deland - EBES - Oostende
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Vleurinck, Destelbergen
P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
De Heer Dubois, Gentbrugge
Caddy-Tailors, Oostende
Le Comité National De Propagande Maritime,
Etterbeek
N.V. Scandiaflex & The Roof, Wilrijk
De Heer Gouvy, Oostende
Monsieur Declodet, Ixelles
Monsieur Schilling, Uccle
L'association des Amis de l'école autonome
de l'Etat, Oostende
De Heer Carlier, Antwerpen
Les établissements Brûlé, Schaerbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Cléban, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deeroo, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
N.V. Cogama, Herentals
Monsieur Carly, Ixelles
Restaurant „Koninginnehof” - Oostende
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Berchem St.-Agathe
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
De Heer Decrop, Loppem
De Heer Vyncke, Westerlo
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Pouillet J., Uccle
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
Monsieur Pringiers, Bruxelles
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur de Gheldere, Bruxelles
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Yachting Club Koksijde
De Heer Leyssens V.O.Z. Limburg
Cockerill Yards Hoboken
L'Ecole Royale des Cadets, Laeken
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
De Heer Cools, Brugge
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
Phoenix Oil Products, Schoten

Afgesloten op datum van 8 juli 1970

Clôture à la date du 8 juillet 1970

nuttige adressen adresses utiles

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.
Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51

Association d'Entraide Force Navale
6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZM ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FN

Nationale Vereniging - Association Nationale
CPF(R) Deseck
26, av. Lambeau, Bruxelles 15

Afdeling Antwerpen
CPC(R) Planchar
Italiëlei 84, Antwerpen

Section Brabant - Afdeling Brabant
LDV(R) A. Dorsimont
4, av. du Pantheon, 1080 Bruxelles

Afdeling West-Vlaanderen
LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20, Oostende

Afdeling Oost-Vlaanderen
LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164, Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZM ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FN

Section Bruxelloise - Brusselse Vereniging
2, rue Arthur Cosyns, 1020 Bruxelles

Section Liégeoise
Royal Motor Union 38, boulevard d'Avroy

Afdeling Gent
Kastanjestraat 131, Gent

Afdeling Antwerpen
Albert Dickschenstraat 21, Wilrijk

Afdeling Kempen
Cameynestraat 30, Geel

Afdeling Brugge
Scheepsdalelaan 32, Brugge

Région de Charleroi
45, rue de Bouffloulx, Châtelet

Afdeling Tongeren
Steenweg 96, Werm

Section Brabant Wallon
33, rue François, Court - St-Etienne

Section Hainaut Centre-Ouest
rue Brigade Piron - 7230 Frameries

Afdeling Waasland
Parklaan 95, St-Niklaas-Waas

Afdeling Tervuren
Lindboomstraat 2, Tervuren

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE

Vereniging voor Officiëren in actieve dienst
Association des Officiers en service actif
77, avenue Milcampslaan, 77

Bruxelles - Brussel
Koninklijk Onderling Verbond Belgische

Onderofficiëren
Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de
Belgique

77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel

Beroepsunie der Belgische Onderofficiëren
Union Professionnelle des Sous-Officiers de
Belgique

102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3

Vereniging Korporaals en Soldaten van België
Association Caporaux et Soldats de Belgique
77, avenue Milcampslaan, 77
Bruxelles - Brussel

JEUGDGROEPERINGEN GROUPEMENTS DE JEUNESSE

Corps des Cadets de Marine
Marine Kadettenkorps
Section Bruxelles
265, rue Vanderkindere, Bruxelles 18
Base : Port de Bruxelles - Bassin Beco
Corps des Cadets de Marine
Section Liège

16, Quai de Rome, Liège
Base : Port de Yacht
Marine Kadettenkorps - Afdeling Antwerpen
Greinstraat 23, Antwerpen

„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES“
VAN BELGIE
„SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES“
DE BELGIQUE

Nationale Directie - Direction Nationale
Et. Declercq - P. de Conincklaan, 48 St-Andries
Directie West-Vlaanderen

F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende
Directie Oost-Vlaanderen

Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent
Directie Antwerpen

M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem
Direction Brabant

M. Landeut
238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2
Direction des régions francophones

R. Pierard
30, rue L. Hicquet, St-Servais/Namur
* * *

ANTWERPEN (verschillende afdelingen)

M. Govaerts - St-Fredegandusstraat 39, Deurne
G. Roosemeyers - Groenendaallaan 266, Antw.
F. Beuckelaers - de Bisthovelei 12, Deurne
G. Van Damme - Lange Leemstraat 309, Antw.

HOBOKEN
R. Pauwels - Kerkstraat 56, Antwerpen

OOSTENDE
R. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende

BLANKENBERGE
R. Demeulenaere
L. Dujardinstraat 17, Blankenberge

KNOKKE
G. van der Linden - Natielaan 55, Westkapelle
NIJWPOORT

A. Titeca - Arsenaalstraat 33, Nieuwpoort
DE PANNE

A. Lenaers - Zeelaan 212, Koksijde
IEPER

M. Dervaux - Kanonnierlaan 16, Ieper
ROESELARE

F. Verheecke - Molenstraat 155, Roeselare
IZEGEM

J. Vandommele - St-Sebastiaanstraat 19, Izegem
ST-KRUIS

Fr. Tournay - Keizerstraat 3, St-Kruis
BRUGGE

P. Zanders - Hooistraat 27, Brugge
GENT

Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent
DESTELBERGEN

J. Vanden Bergh - Belgiëlaan 101, Destelbergen
BRUXELLES

M. Landeut - rue Dieudonné Lefèvre 238, Brux. II
JAMBES

R. Pierard - rue L. Hicquet 30, St-Servais
COUVIN

P. Bastin - rue du Herdeau 19, Couvin
ATH

Ch. Carton - Ch. de Bruxelles 342, Ath
* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME

Baron Danislei 16, Antwerpen
VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOOTS
Nationale Directie
Frankrijklei 97, Antwerpen

Distrikt Kust
E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende
Distrikt Gent
J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)
Demeysluys, Oostende - Tel. 709 28

Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)
Noordkasteelstraat 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80

Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)
Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82

Ecole de Navigation (E.N.O.)
Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28

Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)
6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80

Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)
46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijkvisserijschool
Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01

Stedelijke Visserijschool „John Bauwens“
Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19

Vrije Visserijschool „Paster Pype“
Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95

Vrije Visserijschool
Kerkstraat 5, Heist

Vrije Visserijschool
Marktp' n 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

neptunus 1970

17^e. jaargang

17^e. année

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimensuelle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1 — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge — imprimé en belgique : chez imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in belgië gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68. Gent.

